

Dr Milan B. Cerović,
predsednik Udruženja korisnika osiguranja

EVROPSKI IZVEŠTAJ O SAOBRAĆAJNOJ NEZGODI

Da bi treće oštećeno lice ostvarilo pravo na naknadu štete koju je pretrpelo u saobraćajnoj nezgodi, moralo je, sve doskora, dokazivati da je vozač kriv za štetu. To je često bilo teško, a u pojedinim slučajevima čak i nemoguće učiniti. Veoma brz razvoj saobraćaja i povećanje broja saobraćajnih nezgoda zahtevali su nova rešenja, prvenstveno radi brže i bolje zaštite žrtve, ali i zarad povećanja bezbednosti i otklanjanja zastoja u saobraćaju. U međuvremenu, za slučajeve kada u saobraćajnom udesu nema povređenih, odnosno poginulih lica, stvoren je Evropski izveštaj o saobraćajnoj nezgodi, kao zamena za brojne dokaze koji su se morali koristiti pri podnošenju zahteva za naknadu štete, što se pre svega odnosi na zapisnik o uviđaju saobraćajne policije i druge dokaze o nastanku štete. Njegova upotreba u našoj zemlji ograničena je na slučajeve kad je materijalna šteta srazmerno mala. U ovom radu analiziraju se propisi koji uređuju upotrebu ovog dokumenta, koji je u početku izazivao različite stavove i ponašanje osiguravača, ali i sudova. Radi dosledne primene propisa koji uređuju ovu materiju i zbog otklanjanja određenih nedostataka, autor predlaže izmene i dopune propisā, kojima će se preciznije definisati visina manje materijalne štete ili predvideti upotreba Evropskog izveštaja o saobraćajnoj nezgodi u svim slučajevima kad nastupi materijalna šteta bez povređenih, odnosno poginulih lica – a to je praksa u svim drugim evropskim zemljama.

Ključne reči: *motorno vozilo, osiguranje, saobraćajna nezgoda, manja materijalna šteta, Evropski izveštaj, naknada štete.*

1. Uvod

U skoro svim evropskim zemljama, osiguranje motornih vozila zauzima prvo mesto u ukupnoj premiji svih vrsta neživotnih osiguranja, kao i po broju i iznosu isplaćenih odšteta i velikom broju drugih pokazatelja o poslovanju osiguravajućih društava. Pritom, poseban značaj za građane svake zemlje ima obavezno osiguranje od građanske odgovornosti prilikom upotrebe motornih vozila, bez obzira na to da li su ujedno vlasnici motornog vozila i osiguranici od odgovornosti za štete pričinjene trećim licima (auto-odgovornost), ili su posredi treća oštećena lica. Svaka je država zainteresovana da na njenoj teritoriji osiguranje od auto-odgovornosti bude obavezno i da se osiguravajuća društva na odgovarajući način, u skladu sa vrstom delatnosti koju obavljaju, što više uključe u aktivnosti i mere državnih organa kojima se obezbeđuje slobodno kretanje lica i motornih vozila. U tom pogledu, posebno mesto pripada naprima Evropske unije da se proširi, pojača i učvrsti unutrašnje tržište motornih vozila. To se postiže donošenjem direktiva o usklađivanju zakona država članica EU u oblasti osiguranja od auto-odgovornosti. Zbog rešenja koja podižu kvalitet osiguranja od auto-odgovornosti, unapređuju bezbednost te olakšavaju i ubrzavaju saobraćaj – direktive veoma brzo postaju standard i u zemljama u kojima je praksa do tada bila drugačija. Jedno od važnih rešenja zauzima i upotreba Evropskog izveštaja o saobraćajnoj nezgodi (*European report on the accident*), koji u znatnoj meri olakšava i ubrzava drumski saobraćaj, a istovremeno omogućava pravo na naknadu štete i skraćuje ceo postupak. U svim zemljama, skoro po pravilu, odmah po uvođenju Evropskog izveštaja o saobraćajnoj nezgodi često iskrsavaju razni problemi koji otežavaju njegovu upotrebu, za šta su prvenstveno odgovorni vlasnici motornih vozila kada su u ulozi trećih oštećenih lica, a znatno ređe kada su u saobraćajnom udesu oštećene druge stvari.

2. Značaj evropskog izveštaja o nezgodi

Vlasnici, odnosno korisnici motornih vozila, odgovaraju za štetu koju njihovom upotrebom pričinje trećim oštećenim licima kako na osnovu odgovornosti i krivice tako i na osnovu objektivne odgovornosti. U teoriji i uporednom pravu osnov odgovornosti dugo se zasnivao na principu krivice prema licima izvan vozila i u slučaju sudara između vozila, a ne na principu ugovorne

odgovornosti prema putnicima i licima čija se stvar (tovar) prevozi. U ovakvim okolnostima, oštećena lica izvan motornog vozila bila su u znatno nepovoljnijoj situaciji. Morala su dokazivati da je vozač kriv za štetu, što je često bilo teško, a u pojedinim slučajevima čak i nemoguće učiniti. Kako se razvijao drumski saobraćaj i povećavao broj motornih vozila, saobraćajnih nezgoda i oštećenih lica, postajalo je sve jasnije da često i nema krivice vozača za nezgodu, ali da kao korisnik motornog vozila sa svojstvima opasne stvari on snosi rizik i odgovara za štetu bez dokazivanja krivice, objektivno i na principu odgovornosti prema žrtvama. U takvim situacijama dovoljno je da se dokaže samo postojanje uzajamne uzročne veze između saobraćajne nezgode i štete i da se pravo na naknadu štete odvoji od odgovornosti za štetu. To shvatanje je ostvareno u zakonodavnoj praksi u većini država, tako da je preovladalo kao načelo i u teoriji i u uporednom pravu.¹ Upravo kao rezultat tog shvatanja postalo je jasno da se mora pronaći rešenje koje istovremeno obuhvata više važnih funkcija – od ubrzanja i podizanja bezbednosti saobraćaja na putevima do bolje, brže i pravednije zaštite trećih oštećenih lica. Stalno povećanje broja saobraćajnih nezgoda i nepovoljan položaj trećih oštećenih lica, kao slabije strane, zahtevali su nova, pravičnija i jednostavnija rešenja. Veoma uspešno rešenje pronađeno je upotrebom Evropskog izveštaja, koji se koristi u svim zemljama članicama EU i u velikom broju drugih zemalja, među kojima je i Republika Srbija.²

Evropski izveštaj počeo se upotrebljavati pre nešto više od četrdeset godina, najpre u Francuskoj, ali je ubrzo prihvaćen i u Belgiji, Nemačkoj, Italiji i drugim zemljama. Zahvaljujući prvim pozitivnim rezultatima, posebna komisija Evropskog odbora za osiguranje izradila je obrazac i preporučila ga svim evropskim osiguravačima.³ Tada utvrđen, i danas se koristi u istom obliku i sa istim sadržajem kao standardizovan obrazac Evropskog osiguranja (Insurance Europa – CEA). Sastoji se od originala i jedne kopije na jeziku svake zemlje u kojoj se upotrebljava. Preporučen je svim članicama CEA, uz prethodno odobrenje koje CEA naplaćuje po fiksnoj ceni. Pre početka upotrebe izveštaja reprezentativno nacionalno udruženje društava za osiguranje pribavlja saglasnost CEA da njegov izgled i sadržaj odgovara standardnom obrascu, što je Udruženje

1 Nikolić, Nikola: Obavezno osiguranje od auto-odgovornosti, Beograd, 1977, strana 83.

2 Od bivših republika SFRJ, pored Slovenije kao članice EU, koristi se u Crnoj Gori i Hrvatskoj.

3 Ćurković, Marijan: „Naknada štete iz prometne nesreće s vozilom inozemne registracije“, Informator, Zagreb 1982, strana 47.

osiguravača Srbije učinilo septembra 2009. godine, pre početka primene Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima i Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju.

Evropski izveštaj tekstualno se dopunjava podacima o nezgodi, o vozilu A i o vozilu B, dok se krstićima (latinično slovo X) potvrđuju odgovori o okolnostima koje su dovele do saobraćajne nezgode i označavaju mesta na vozilima koja su oštećena. Postavljena pitanja označena su rednim brojevima i ispisana na jeziku svake zemlje. Imaju isto značenje, tako da se Evropski izveštaj lako koristi i u slučaju kada su učesnici saobraćajne nezgode lica iz različitih zemalja. Popunjavanjem se identifikuju sledeći podaci:

1. datum, vreme i mesto saobraćajne nezgode, podaci o povređenim licima, o šteti na vozilima i drugim stvarima, te podaci o svedocima;
2. podaci o vozilu A i o vozilu B, koji obuhvataju podatke o osiguraniku, o vozilu, osiguranju, vozaču, o mestu inicijalnog udara, kao i vidljiva oštećenja i vlastite napomene svakog od vozača;
3. okolnosti koje su dovele do nezgode i skicu nezgode u trenutku njenog nastanka;
4. potpis vozača A i vozača B.

Kada u udesu učestvuju dva vozila, Evropski izveštaj popunjava se u dva primerka, original zadržava vozač koji ima pravo na naknadu štete, a kopija ostaje vozaču koji je prouzrokovao saobraćajnu nezgodu. Ako u nezgodi učestvuju tri vozila, popunjavaju se dva obrasca u po dva primerka, što znači jedan obrazac manje od broja vozila koja su učestvovala u saobraćajnoj nezgodi bez obzira na to da li su oštećena.

Jedna od veoma važnih karakteristika Evropskog izveštaja o nezgodi predstavlja činjenica da njegovim popunjavanjem i potpisivanjem nijedan od vozača ne priznaje odgovornost u vezi sa nastankom saobraćajnog udesa, što je na obrascu i navedeno. Obrazac služi isključivo za utvrđivanje identiteta i okolnosti koje pomažu bržem regulisanju naknade štete, ali nije dokument na osnovu koga se pokreće bilo kakav postupak protiv vozača koji je izazvao nezgodu. Trećem oštećenom licu izveštaj služi kao dokaz o pravu na naknadu štete, a zbog toga što sadrži i druge neophodne podatke za podnošenje zahteva, omogućava mu da brže i lakše ostvari naknadu štete, dok vozača koji je izazvao nezgodu oslobađa od sankcije koju bi snosio da je uviđaj nezgode izvršila saobraćajna policija.

Evropski izveštaj pokazao se veoma korisnim u ostvarivanju više ciljeva

koji obezbeđuju sledeće:

1. olakšavanje i ubrzavanje saobraćaja;
2. smanjenje posla saobraćajne policije, tužilaštva i sudova;
3. omogućavanje oštećenim licima da lakše, jeftinije i brže pribave dokaze i ostvare pravo na naknadu štete;
4. ubrzavanje postupka za naknadu štete kod društva za osiguranje.

Korišćenje Evropskog izveštaja omogućava da se oštećena vozila brže uklanjaju sa kolovoza i da se ne zaustavlja saobraćaj, što u znatnoj meri povećava bezbednost na drumu, te olakšava i ubrzava promet vozila.

Mogućnost da se ne izađe na uviđaj saobraćajnih nezgoda bez povređenih, odnosno poginulih lica, kada je pričinjena samo manja materijalna šteta, znatno smanjuje posao saobraćajne policije koja ne mora da dođe, izvrši uviđaj i vrati se sa lica mesta – a izbegavaju se i administrativni poslovi u vezi s pisanjem izveštaja, izradom skice mesta udesa, pokretanjem prekršajnog ili sudskog postupka i drugih poslova u zavisnosti od vrste i broja učesnika u saobraćajnom udesu. Pored ove materijalne, izveštaj ima i drugu značajnu korist, koja se ogleda u bržem izlasku na udese sa povređenim, odnosno poginulim licima, i na nezgode sa većom materijalnom štetom, što olakšava i ubrzava saobraćaj i stvara uslove da saobraćajna policija veći deo vremena posveti poslovima kontrole i regulisanja saobraćaja, ali i preventivnom delovanju koje, u krajnjoj liniji, doprinosi smanjivanju broja saobraćajnih nesreća, broja povređenih i poginulih lica i iznosa za naknadu štete. Zbog toga što Evropski izveštaj ne zahteva priznavanje odgovornosti u vezi s nastankom saobraćajnog udesa, saobraćajna policija ne pokreće prekršajni ili krivični postupak, što bi, u suprotnom, uveliko uposlilo i prekršajne sudije, tužilaštva i sudove.

Evropski izveštaj o saobraćajnoj nezgodi sadrži sve podatke neophodne za podnošenje zahteva za naknadu štete osiguravajućem društvu kod kojeg je vlasnik motornog vozila kojim je izazvana nezgoda zaključio ugovor o osiguranju od auto-odgovornosti. Izveštaj u potpunosti zamenjuje veći broj dokumenata kao što je zapisnik policije, potvrda o osiguranju, prijava o pokretanju prekršajnog postupka, rešenje prekršajnog suda ili presuda suda i drugi dokazi o podacima koje ovaj obrazac sadrži, u zavisnosti od vrste i okolnosti nezgode. Za pribavljanje ovih dokaza, pored vremena, neophodni su i finansijski izdaci za takse i druge troškove, što se na ovaj način izbegava. Umesto da gube vreme

i novac za troškove pribavljanja dokaza, oštećeno lice i osiguranik mogu koristiti uredno popunjen i potpisan Evropski izveštaj o saobraćajnoj nezgodi kao odštetni zahtev za naknadu štete iz osiguranja od auto-odgovornosti.⁴ Tako se oštećenim licima omogućava da brže, jeftinije i lakše ostvare pravo na naknadu štete. U većini slučajeva istog dana, odmah posle nezgode, oni mogu otići u osiguravajuće društvo i podneti Evropski izveštaj koji služi i kao zahtev za naknadu štete, mogu dobiti procenu štete i predati vozilo na popravku, ili se dogovoriti o naknadi štete po predračunu.

Pored pogodnosti koje pruža oštećenom licu, Evropski izveštaj i društvu za osiguranje omogućava da brže obavi sve poslove i procedure u vezi s primenom zahteva, procenom, likvidacijom i isplatom štete. Ukoliko postoji potreba, društvo ima pravo da koristi i izvođenje drugih dokaza u vezi s nastankom nezgode i visinom štete.

Četiri direktive Evropske unije koje su izmenjene i dopunjene Petom direktivom, a zatim sve zamenjene Direktivom o osiguranju od auto-odgovornosti 2009. godine, u potpunosti su prihvatile ciljeve Evropskog izveštaja o saobraćajnoj nezgodi.⁵ Mada se nisu konkretno pozivale na Evropski izveštaj o saobraćajnoj nezgodi, članom 26. Pete direktive od država članica EU zahteva se da preduzmu sve odgovarajuće mere da se oštećenim licima, njihovim osiguravačima ili pravnim zastupnicima blagovremeno omogući da lakše dođu do osnovnih podataka neophodnih za naplatu odštetnog zahteva. Tamo gde je prikladno, ovi podaci treba da budu dostupni u elektronskoj formi u centralnoj bazi podataka u svakoj državi članici EU, te da joj sve strane uključene u saobraćajnu nezgodu, na njihov izričit zahtev, dobiju pristup. Upravo se radi o podacima koje sadrži Evropski izveštaj u pismenoj formi, a veći broj ovih podataka nalazi se i u informacionom centru koji se obavezno organizuje u svakoj državi članici EU.⁶ Na osnovu ovoga, može se sa sigurnošću zaključiti da postoji veoma jasna povezanost direktiva s ciljevima koji se obezbeđuju upotrebom Evropskog izveštaja o saobraćajnoj nezgodi.

4 Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju, član 31, stav 1 (Sl. glasnik RS, br. 51/09, 78/11, 101/11, 93/12 i 7/13 Odluka Ustavnog suda).

5 Direktiva Evropskog parlamenta i Saveta 2009/103/EC od 16. septembra 2009, koja se odnosi na osiguranje od građanske odgovornosti za štete u vezi sa upotrebom motornih vozila i na ustanovljenje obaveze da se osigura od te odgovornosti (OJL 263/07.10.2009).

6 Rad Informacionog centra pri Udruženju osiguravača u Srbiji počeo je 1. aprila 2011. pošto je prethodno, tokom 2010. godine, nabavljena oprema (hardver i softver) i priprema drugih uslova za početak rada.

Evropski izveštaj u početku je imao i pristalice i protivnike. Pristalice su isticala višestruke koristi koje izveštaj nudi učesnicima u nezgodi, policiji, sudskoj vlasti i društvima za osiguranje, a protivnici nedostatke koji se uglavnom odnose na to da on pruža veće mogućnosti za prevare i izbegavanje sankcionisanja vozača koji pričinu nezgodu, posebno u slučaju većih materijalnih šteta, koje predstavljaju krivično delo. Pored toga, protivnici izveštaja ističu da izostanak preventivnog delovanja sankcija doprinosi pogoršanju bezbednosti saobraćaja na putevima. Bez obzira na sve, koliko su koristi za razvoj i unapređenje bezbednosti saobraćaja na putevima veće i značajnije od nedostataka izveštaja, i koliko olakšavaju oštećenim licima naknadu šteta – najbolje govori činjenica da se Evropski izveštaj, pored 27 zemalja članica EU, koristi u Andori, Crnoj Gori, Hrvatskoj, na Islandu, u Norveškoj, Srbiji i Švajcarskoj, uz sve veće izgleda za dalje prostorno širenje.

Zbog jednostavnosti upotrebe i višestruke koristi, Evropski izveštaj o saobraćajnoj nezgodi proširio se na veći broj evropskih zemalja, među kojima je i sve više zemalja koje nisu članice EU. Propisima o bezbednosti saobraćaja na putevima uvodi se obaveza upotrebe ovog izveštaja, obaveza osiguravajućeg društva da pri zaključivanju osiguranja od auto- odgovornosti uz polisu osiguraniku uruči obrazac Evropskog izveštaja, kao i obaveza vozača da izveštaj ima kod sebe za vreme korišćenja vozila. Mada nije neophodno, veoma često, ista ova obaveza uvodi se i zakonom o obaveznom osiguranju u saobraćaju. U svakom ili bar jednom od ovih propisa predviđaju se i sankcije u slučaju kršenja propisane obaveze.⁷

Evropski izveštaj, odmah posle donošenja propisa o njegovoj upotrebi, nailazio je, a i sada nailazi na otpor pojedinih osiguravača. Pojavljuju se problemi u Grčkoj, Hrvatskoj i Sloveniji, a samo izuzetno i veoma retko i u drugim zemljama. U našoj zemlji komplikacije nastaju uglavnom zbog problema u vezi sa izjednačavanjem različitog definisanja manje materijalne štete u Zakonu o bezbednosti saobraćaja na putevima i male štete u Zakonu o obaveznom osiguranju u saobraćaju – kako pri utvrđivanju visine manje materijalne štete na mestu saobraćajne nezgode od strane učesnika nezgode tako i u postupanju saobraćajne policije.

⁷ U Republici Crnoj Gori sankcije su definisane samo u Zakonu o obaveznom osiguranju u saobraćaju.

3. Zakonodavna regulativa

Na prostorima bivše Jugoslavije Evropski izveštaj počeo se upotrebljavati početkom osamdesetih⁸, ali je ta praksa prestala početkom devedesetih godina prošlog veka.⁹ Kod nas je ponovo uveden krajem 2009. godine. Njegovu upotrebu uređuju dva zakona.

Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima (ZOBS)¹⁰ obavezuje učesnike u saobraćaju da postupaju u skladu s propisima o pravilima saobraćaja, saobraćajnoj signalizaciji i znacima, kao i naredbama koje daje ovlašćeno službeno lice. Zakon propisuje da je ovlašćeno lice dužno da izađe na mesto saobraćajne nezgode s povređenim, odnosno poginulim licima, ili kad nastupi velika materijalna šteta, te da tom prilikom sačini uviđajnu dokumentaciju (zapisnik o uviđaju, skicu lica mesta, situacioni plan, foto-dokumentaciju i ostale priloge). Ako to zahteva jedan od učesnika saobraćajne nezgode ili lice koje je u nezgodi pretrpelo materijalnu štetu, policijski službenik dužan je da izađe na mesto nezgode u kojoj je nastupila samo manja materijalna šteta i izvrši uviđaj. U tom slučaju, ostali učesnici u saobraćaju dužni su da ostanu na mestu nezgode do završetka uviđaja. Troškove uviđaja snosi društvo za osiguranje kod kojeg je osiguran vlasnik vozila koji zahteva izvršenje uviđaja.¹¹ Vozač, to jest učesnik u saobraćajnoj nezgodi u kojoj je nastala samo manja materijalna šteta, dužan

⁸ Zakon o osnovama bezbednosti saobraćaja na putevima (Službeni list SFRJ, broj 63/80)

⁹ Zakon o osnovama bezbednosti saobraćaja na putevima (Službeni list SFRJ, broj 50/88, 63/88, 80/89, 29/90, 11/91, Službeni list SRJ, broj 34/92, Odluka US IV broj 78/1-89, 13/93, 24/94, 41/94, 28/96, 3/02, Ustavna povelja, Službeni list SCG, broj 1/03, 101/05 i 72/05).

¹⁰ Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima (Sl. glasnik RS, broj 41/09, 53/10) uređuje pravila saobraćaja, ponašanje učesnika u saobraćaju, ograničenja saobraćaja, saobraćajnu signalizaciju, znake i naredbe kojih se moraju pridržavati učesnici u saobraćaju, uslove koje moraju ispunjavati vozači za upravljanje vozilima, osposobljavanje kandidata za vozače, polaganje vozačkih ispita, pravo na upravljanje vozilima, izdavanje vozačkih dozvola, izdavanje nalepnica za vozila za osobe sa invaliditetom, uslove koje moraju da ispunjavaju vozila, tehničke preglede, ispitivanje i registraciju vozila, posebne mere i ovlašćenja koji se primenjuju u saobraćaju, kao i druga pitanja koja se odnose na bezbednost saobraćaja na putevima. Ovim zakonom uređuju se i osnovni uslovi koje moraju ispunjavati putevi u pogledu bezbednosti saobraćaja. Svaki učesnik u saobraćaju dužan je da se ponaša na način kojim neće ometati, ugroziti ili povrediti druge učesnike, kao i da preduzme sve mere potrebne radi izbegavanja ili otklanjanja opasnih situacija nastalih ponašanjem drugih učesnika u saobraćaju, ako sebe ili drugog time ne dovodi u opasnost. Licu koje nije sposobno ili je ograničeno sposobno za bezbedno učešće u saobraćaju, ili licu koje se nalazi u situaciji u kojoj mu je potrebna pomoć, učesnik u saobraćaju dužan je da pruži pomoć, osim ako time sebe izlaže opasnosti.

¹¹ Isto, član 171.

je da popuni Evropski izveštaj i ostavi podatke o sebi i vozilu vozaču oštećenog vozila ili držaocu druge oštećene stvari u nezgodi. Ako zbog odsutnosti vozača drugog vozila nije u mogućnosti da mu pruži lične podatke i podatke o osiguranju vozila, dužan je da o nezgodi obavesti nadležni organ unutrašnjih poslova i da mu dostavi ove podatke,¹² pod pretnjom kazne za vozača od 6.000 do 20.000 dinara¹³ i dva kaznena poena.¹⁴

Osiguravajuće društvo dužno je da vodi evidenciju o saobraćajnim nezgodama za koje je sačinjen Evropski izveštaj, da te podatke mesečno dostavlja Ministarstvu unutrašnjih poslova i Agenciji za bezbednost saobraćaja, te da prilikom izdavanja polise osiguranja od auto-odgovornosti osiguraniku izda i obrazac Evropskog izveštaja,¹⁵ pod pretnjom kazne za društvo od 60.000 do 600.000 din. i za odgovorno lice u društvu od 3.000 do 30.000 dinara.¹⁶

Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju (ZOOS)¹⁷ obavezuje lice koje upravlja motornim vozilom da za vreme upotrebe vozila u saobraćaju kod sebe drži polisu osiguranja od auto-odgovornosti ili drugi dokaz o ovom osiguranju i Evropski izveštaj, pod pretnjom kazne za pravno lice vlasnika vozila od 100.000 do 3.000.000 din. i za odgovorno lice od 20.000 do 200.000¹⁸ dinara, za preduzetnika od 10.000 do 300.000 din, a za fizičko lice koje upravlja vozilom od 10.000 do 50.000 dinara.¹⁹ Vozač prevoznog sredstva dužan je da svim učesnicima u nezgodi koji imaju pravo podnošenja odštetnog zahteva dâ lične podatke i podatke o osiguranju od auto-odgovornosti, ili drugi dokaz o postojanju takvog osiguranja ili graničnog osiguranja, kao i Evropski izveštaj, te da ih predoči na zahtev ovlašćenog službenog lica; u slučaju saobraćajne nezgode, svim učesnicima te nezgode koji imaju pravo podnošenja odštetnog zahteva vozač je dužan da stavi na uvid lične podatke i podatke o osiguranju, kao i da razmeni popunjen i potpisan Evropski izveštaj o saobraćajnoj nezgodi, pod pretnjom kazne za vozača od 10.000 do 50.000 din, a za fizičko lice učesnika štetnog događaja od 100.000 do 200.000 dinara.²⁰

12 Isto, član 172.

13 Isto, član 332, stav 1, tačka 70.

14 Isto, član 335, stav 1, tačka 76.

15 Isto, član 173, stav 2, i 3.

16 Isto, član 327, stav 1, tačka 32. i 33. i stav 2.

17 Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju (Sl. glasnik RS, br 51/09, 78/11, 101/11, 93/12 i 7/13 Odluka US)

18 Isto, član 97, stav 1, tačka 2. i član 98, stav 1, tačka 1.

19 Isto, član 100, stav 1, tačka 2.

20 Isto, član 101, stav 1, tačka 2.

ZOOS obavezuje učesnike u saobraćajnoj nezgodi da popune, potpišu i međusobno razmene Evropski izveštaj, saglasno zakonu kojim se uređuje bezbednost saobraćaja na putevima, a da ga oštećeno lice i osiguranik mogu koristiti kao odštetni zahtev za naknadu štete iz osiguranja od auto-odgovornosti.

Štete manje od 500 evra, a od ulaska Republike Srbije u Evropsku uniju od 1.000 evra u dinarskoj protivvrednosti, za koje su, uz zahtev, dostavljeni dokazi na osnovu kojih se može utvrditi obaveza osiguravajućeg društva, smatraju se malim štetama i moraju se naknaditi po ubrzanom postupku u roku od osam dana od dana prijema zahteva, pa i u slučaju kad se u postupku naknade štete utvrdi da je šteta mala, iako zahtev nije opredeljen kao zahtev za malu štetu, pod pretnjom veoma visoke kazne za društvo od 300.000 do 3.000.000 dinara, a za odgovorno lice u društvu od 100.000 do 200.000 dinara.²¹

4. Upotreba Evropskog izveštaja

Upotrebu Evropskog izveštaja uglavnom prate problemi koji su pre svega karakteristika domaće zakonodavne regulative i prakse. Radi se o određenim nepreciznostima u Zakonu o bezbednosti saobraćaja na putevima, razlikama između pojedinih odredaba ovog Zakona i Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju, teškoćama u vezi s procenom visine manje materijalne štete na mestu nezgode²² i o kratkom vremenu za ujednačavanje sudske prakse.

1. Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima predviđa obavezu izlaska saobraćajne policije na mesto nezgode s povređenim, odnosno poginulim licima, ili kada nastane velika materijalna šteta. Kada pak nastupi samo manja materijalna šteta, koristi se Evropski izveštaj. Na ovaj način, definisane su dve krajnosti sa znatnim odstupanjem između ta dva pojma koji označavaju veliku materijalnu štetu i manju materijalnu štetu. To u praksi stvara probleme vozačima učesnicima u nezgodi, ali i saobraćajnoj policiji. Problem se dodatno povećao zbog toga što je Ministarstvo unutrašnjih poslova (MUP) s velikim zakašnjenjem zauzelo stav prema visini manje materijalne štete, prema kojem ona

²¹ Isto, član 98, stav 1, tačka 6.

²² Kecojević, Dragiša: Izveštaj o saobraćajnoj nezgodi kao osnov za naknadu materijalne štete nastale u saobraćajnoj nezgodi, Okrugli sto „Prva iskustva o sprovođenju (novog) Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju“, 14. jun 2010. godine, Udruženje osiguravača Srbije i Udruženje za pravo osiguranja Srbije.

iznosi 200.000 dinara, i što je veoma problematično da se ovako važno pitanje, umesto propisom, uređuje stavom organa izvršne vlasti. Izgleda da je zakonodavac olako prešao preko propisa o obligacionim odnosima i naknadi štete i da je ispustio iz vida do kojih problema može doći ako se precizno ne definiše koji iznos predstavlja manju materijalnu štetu i kako se postupa u slučaju kad je šteta veća od tako utvrđenog iznosa. Sve dok se ne izmeni, ZOBS će stvarati probleme u saobraćaju koji najviše pogađaju treća oštećena lica u postupcima za naknadu štete. Da to nije jednostavno, najbolji dokaz je situacija u kojoj se Evropski izveštaj upotrebljava u drugim zemljama. Verovatno se svaka od njih ne bi opredelila za to da se izveštaj koristi bez ograničenja u svim slučajevima kad nastupi samo materijalna šteta. Jedini izuzetak je Crna Gora, gde se Evropski izveštaj koristi u slučaju kad je materijalna šteta nastala na vozilima (i samo na vozilima) bez obzira na njenu veličinu, pri čemu vozila mogu propisno nastaviti kretanje ako su se učesnici saglasili o okolnostima pod kojima je do saobraćajne nezgode došlo.²³

2. Izjednačavanje pojma manje materijalne štete u Zakonu o bezbednosti saobraćaja na putevima i male štete u Zakonu o obaveznom osiguranju u saobraćaju, na čemu su prvenstveno insistirala osiguravajuća društva, predstavljalo je veoma veliki problem. Na samom početku MUP je zauzeo stav da manja materijalna šteta iznosi 2.000 evra u dinarskoj protivvrednosti imajući u vidu da po Krivičnom zakonu šteta preko ovog iznosa predstavlja krivično delo. Pozivajući se na član 27. ZOOS-a, društva su se tome suprotstavila tvrdnjom da manju materijalnu štetu po ZOBS-u treba izjednačiti s malom materijalnom štetom po ZOOS-u, koja iznosi do 1.000, a do ulaska naše zemlje u Evropsku uniju do 500 evra u dinarskoj protivvrednosti, što su u praksi naknade štete osiguravajuće kuće uporno primenjivale. Krajem 2011. godine, sa zakašnjenjem od pune dve godine, MUP je definitivno ostao pri stavu da manja materijalna šteta iznosi 200.000 dinara i tako otklonio svaku dalju mogućnost nesporazuma. Konačno je sasvim osnovano odbačen stav društava za osiguranje zato što ZOOS ne definiše pojam male materijalne štete u vezi sa uviđajem saobraćajne nezgode, već u pogledu posebnog postupka brže naknade male štete bez obzira na to o kakvoj se šteti radi. Ne pravi se, naime, razlika između materijalne i štete na licima, što je u vezi sa upotrebom Evropskog izveštaja veoma jasno odvojeno. U prilog ovom stavu išle su dve činjenice. Prvo, ZOOS definiše da se

²³ Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju, član 28, stav 2 (Službeni list CG, broj 44/2012).

štete do 1.000, a do ulaska naše zemlje u Evropsku uniju do 500 evra u dinarskoj protivvrednosti za koje su uz zahtev dostavljeni dokazi, naknađuju po ubrzanoj proceduri u roku od osam dana. Očito je da se misli na svaku štetu bez obzira na to da li je materijalna šteta ili šteta na licima i da li je osnov za naknadu štete Evropski izveštaj, zapisnik saobraćajne policije ili drugi odgovarajući dokaz. Drugo, član 31. ZOOS-a propisuje da su učesnici saobraćajne nezgode dužni da popune, potpišu i međusobno razmene Evropski izveštaj, saglasno zakonu kojim se uređuje bezbednost saobraćaja na putevima, te da ga oštećeno lice i osiguranik mogu koristiti kao odštetni zahtev iz osiguranja od auto-odgovornosti. Naknada male štete ne povezuje se sa Evropskim izveštajem, već se samo upućuje na način kako se on koristi. Imamo li u vidu ove činjenice, nema dileme koji iznos predstavlja manju materijalnu štetu, ali ostaje značajno pitanje da li je prihvatljivo mišljenje MUP-a i njegovo obaveštenje javnosti preko sredstava informisanja. Definisane pojma i visine manje materijalne štete zaslužuje da se detaljnije uredi zakonom ili propisom koji donosi ministar unutrašnjih poslova ili ministar saobraćaja, kao što je već predviđeno za druga otvorena pitanja u ZOBS-u. U protivnom, ostaje više nejasnih pitanja koja otežavaju upotrebu Evropskog izveštaja, među kojima je možda najvažnije to na osnovu kojeg će propisa i kako postupati sud i da li je za sudsku vlast kao nezavisnu granu vlasti dovoljno mišljenje MUP-a ili bilo kog drugog organa izvršne vlasti. Pri tome treba imati u vidu sličnu situaciju u vezi sa stavom 2. člana 26. Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju prilikom davanja ovlašćenja Vladi da propisuje način i kriterijume za utvrđivanje materijalne štete i način i kriterijume za utvrđivanje nematerijalne štete, koji je Ustavni sud Srbije stavio van snage.²⁴ Na ovaj način, prestala je da važi Uredba Vlade kojom su propisani kriterijumi i način za utvrđivanje visine materijalne i nematerijalne štete u osiguranju od auto-odgovornosti. Imamo li u vidu ovu odluku Ustavnog suda, neophodan je odgovor na pitanje da li Ministarstvo unutrašnjih poslova može utvrđivati visinu manje materijalne štete. Ako može, kako i na koji način to radi, a ako ne može, kako i ko to treba da uredi? Treba razjasniti da li visina manje materijalne štete mora biti propisana zakonom, može li se prenositi u nadležnost organa izvršne vlasti, ili je, u skladu sa obligacionim odnosima, u nadležnosti sudske vlasti. Sve dok se ne razjasni i ne uredi na zakonit način, to će stvarati probleme korisnicima motornih vozila, pre svega onima što će se naći u ulozi trećih oštećenih lica, ali i

²⁴ Odluka Ustavnog suda Srbije od 20. decembra 2012. godine objavljena u Službenom glasniku RS broj 7/13.

sudovima – jer su u dosadašnjoj praksi postupali na različite načine. Ukoliko se ne pronade adekvatno rešenje bližeg definisanja visine manje materijalne štete i toga kakve su posledice po treća oštećena lica ako stvarna šteta bude veća, dobra namera zakonodavca da olakša i ubrza postupak za naknadu štete može se pretvoriti u svoju suprotnost.

5. Zaključak

Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima i Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju veoma jasno definišu posedovanje, upotrebu i korišćenje Evropskog izveštaja pod pretnjom prilično velikih sankcija. Bez obzira na veličinu sankcija, u dosadašnjoj praksi nije se primetila odgovarajuća aktivnost i odgovornost osiguravača i nadležnih organa u doslednoj primeni ovih propisa. Prvo, saobraćajna policija prilikom kontrole saobraćaja veoma retko proverava da li vozač poseduje i Evropski izveštaj. Drugo, na početku stupanja na snagu ovih zakona društva za osiguranje podelila su obrasce Evropskog izveštaja svim vlasnicima vozila koji su bili osigurani od auto-odgovornosti. Kasnije, prilikom obnove osiguranja, sve se češće dešava da predstavnici društava ne uručuju ili ne proveravaju da li vlasnik vozila već ima ovaj obrazac. Razumljivo je da obrazac nije potrebno uručivati osiguranicima koji ga već imaju. Takvih je blizu 97 odsto i oni u toku trajanja osiguranja nisu pričinili štetu, ali uz ovakvo ponašanje može se dogoditi da ga ne dobiju ni osiguranici koji su u prethodnom periodu osiguranja upotreбили obrazac koji su imali. Društvo je dužno da ponudi obrazac Evropskog izveštaja, a ne mora da ga uruči onome ko ga već poseduje. Propuštajući da osiguraniku ponudi Evropski izveštaj, društvo za osiguranje krši obavezu utvrđenu u dva gorenavedena zakona, izlažući društvo i odgovorno lice u ovom društvu veoma velikim sankcijama, a u istu situaciju dovodi i svog osiguranika. Ukoliko osiguranik bude sankcionisan zbog neposedovanja Evropskog izveštaja, može se dogoditi da bude sankcionisano i društvo, ali, što je još nepovoljnije, u tim slučajevima veoma se lako može dogoditi da osiguranik više ne obnovi osiguranje kod onog društva koje mu prilikom uručivanja polise osiguranja nije ponudilo i obrazac Evropskog izveštaja. Imamo li u vidu dosadašnje iskustvo, jasno je da društva za osiguranje i saobraćajna policija moraju tome pristupiti organizovanije i odgovornije, dosta bolje nego što se radilo u dosadašnjem periodu. Naime, očito je da u velikom broju slučajeva nisu postu-

pali na način kako je uređeno ovim zakonima. Ako se tako nastavi, postaviće se pitanje zašto su ZOBS-om i ZOOS-om propisane obaveza njegovog posjedovanja, sankcije za osiguravajuća društva ako ga ne uručuju svom osiguraniku i sankcije za vozače ako ga nemaju kod sebe za vreme korišćenja vozila.

S obzirom na dosadašnju praksu, možemo reći da nije rešeno ni pitanje visine manje materijalne štete, što u značajnoj meri stvara probleme pri naknadi štete, tako da veliki broj trećih oštećenih lica, umesto da to pravo ostvari lakše i brže, mora da ga ostvaruje preko suda, što je znatno komplikovaniji i sporiji način. Imamo li u vidu i to da je Evropski izveštaj opšteprihvaćen u skoro svim evropskim državama, nije realno da se kod nas njegova upotreba ukine. Naprotiv, sasvim je sigurno da će se sve više proširivati. Realnije je očekivati da će se u dogledno vreme izveštaj upotrebljavati u svim slučajevima kad nastane samo materijalna šteta (bez ograničenja), uz uslov da nema povređenih, odnosno poginulih lica. Zato je Zakonom o bezbednosti saobraćaja na putevima neophodno definitivno urediti pitanje visine manje materijalne štete. Ako se to pitanje ne može prenositi na izvršnu vlast, treba ga urediti zakonom ili ga ostaviti u nadležnosti sudske vlasti. U svemu ovome, najbitnije je da korisnici motornih vozila, a posebno treća oštećena lica koja su bez svoje krivice nastradala u saobraćajnim nezgodama, budu obavješteni kako treba da postupaju, da to bude zakonito i da im se obezbedi da na lakši i brži način ostvare svoje pravo na naknadu štete, što je jedan od osnovnih ciljeva upotrebe Evropskog izveštaja o saobraćajnoj nezgodi.

Summary

European Accident Statement

Milan Cerović, PhD

Given the past practice, it can be said that the issue of the amount of minor material damage has not been solved, which constitutes a considerable problem in the process of claim settlement. Instead of exercising their rights in the quickest and easiest possible manner, vast number of third injured parties have to claim their right in court, in a much more complicated and slower

procedure. Having in mind that the European Accident Statement is widely accepted in almost all European countries, it is not reasonable to discontinue its use in our country. On the contrary, it is quite certain the Statement will be used even more so. It is likely to expect it to be used in the near future for all accidents involving only material damage (without limitation), provided there are not any injured or killed persons. For this reason, the Road Traffic Safety Law finally needs to regulate the issue of the amount of minor material damage. If such matter cannot be regulated by the executive authority, it should be governed under the law or left to the competent court of jurisdiction. In all this, the most important thing is that motor vehicle users, and in particular third injured parties who have been involved in an accident through no fault of theirs, get informed what legal steps to take, and to be enabled to exercise their right to indemnity in an easy and quick manner, which is one of the basic goals of use of the European Accident Statement.