

OKRUGLI STO „OTVORENA PITANJA U PRIMENI ZAKONA O BEZBEDNOSTI SAOBRAĆAJA NA PUTEVIMA I ZAKONA O OBAVEZKOM OSIGURANJU U SAOBRAĆAJU“

Zakoni dobri, ali se slabo primenjuju

Dva sistemska zakona koja regulišu bezbednost i osiguranje u saobraćaju predstavljaju napredak u odnosu na prethodne propise, ali oni se i posle godinu dana ne primenjuju u potpunosti. Nerešen problem je i visina limita za male štete, zaključak je predstavnika osiguravajućih kuća, MUP-a, Ministarstva infrastrukture, NBS i saobraćajnih stručnjaka, na okruglom stolu „Otvorena pitanja u primeni Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima i Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju“ u organizaciji Business Info Group



Početni efekti primene novog Zakona o bezbednosti u saobraćaju početkom prošle godine bili su značajni i vidljivi. Smanjen je broj nezgoda, poginulih i povređenih. Međutim, nerešena pitanja, nezavršeni podzakonski propisi i pravilnici, prete da ponište sve dobre rezultate, jer se broj nezgoda i šteta u po-

slednjih pet meseci povećava. Čeka se donošenje pravilnika o tehničkom pregledu, ali i usaglašavanje osiguravača sa MUP-om oko malih šteta, kao i formiranje tela koje će preuzeti na sebe borbu za bezbednost u saobraćaju.

Demir Hadžić, načelnik Odeljenja za bezbednost saobraćaja u Ministarstvu infrastrukture Republike Srbije, ocenio je da su Zakon o bezbed-

nosti saobraćaja na putevima i Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju stupili na snagu i počeli da se primenjuju koordinirano i predstavljaju početne korake za dalje unapređenje bezbednosti u saobraćaju, ali i transportnog tržišta.

„Razlog zašto država učestvuje u kreiranju saobraćajnog sistema je to što korisnici sami ne mogu da prepoznaju rizike u

saobraćaju. Takođe, javlja se problem odgovornosti za treća lica. Postavlja se pitanje ko nadoknađuje štetu prilikom saobraćajne nezgode onome ko nije kriv, niti je mogao da pretpostavi da će se nezgoda desiti. Pojedinačno, čini se da se saobraćajne nezgode retko događaju, ali kada se pogleda statistika, vidi se da nezgode predstavljaju kugu na putevi-

ma Evrope.

Kada neko bude povređen u saobraćaju, dobije određeni stepen invaliditeta ili propusti neko vreme na poslu, tu štetu je najčešće nadoknađivala država. Takođe, često su se zanemarivali eksterni troškovi saobraćajnih nezgoda, pa se dešavalo da zbog male nezgode bude zaustavljen saobraćaj po nekoliko sati.

Nakon prve godine primene



Zakona o bezbednosti saobraćaja postignuti su značajni rezultati. Ono što je najvažnije, počeli smo da formiramo institucije koje treba da upravljaju sistemom u kome se zna ko vodi računa o bezbednosti puteva, ko kontroliše učesnike u saobraćaju, da li su sudije spremne da donose odluke kojima se sankcioniše neodgovorno ponašanje u saobraćaju, da li osiguravajuća društva pravilno procenjuju rizik, ili tu još uvek vlada borba za tržište. Kod nas se polisa osiguranja od auto-odgovornosti daje bez provere rizika koji nosi taj učesnik u saobraćaju, da li je bio kažnjavan, koliko je puta bio uhvaćen u alkoholisanom stanju, ili koliko je života ugrozio.

Milomir Čabarkapa, glavni policijski savetnik u Upravi saobraćajne policije, podsetio je da se evropski izveštaj o saobraćajnim nezgodama pojavio stupanjem na snagu Zakona o bezbednosti u saobraćaju 2009. godine i doprineo boljoj i efikasnijoj nadoknadi šteta učesnika u saobraćajnim nezgodama. „U toj oblasti jedino još nije regulisana mala materijalna šteta sa osiguravajućim kućama. U Zakonu o bezbednosti u saobraćaju nigde se ne spominje mala materijalna šteta, već u Krivičnom zakonu, u členu 289. gde je određeno da je materijalna šteta do 200.000 dinara, posle čega prelazi u krivicu. Nadam se da ćemo i to usaglasiti sa osiguravajućim kućama.

Čedomir Lemajić, načelnik odeljenja za registraciju vozila i vozačke dozvole u MUP-u, ukazao je na novine vezane za registraciju vozila koje je doneo novi zakon.

„Novim zakonom su ne samo terminološki već i suštinski promenjena neka pitanja vezana za registraciju vozila. Zakon o bezbednosti saobraćaja definiše tri pojma u ovoj oblasti. Saobraćajna dozvola je javna isprava koja sa registracionom nalepnicom daje pravo da se vozilo koristi u saobraćaju na putu, zatim određuje da je registraciona nalepnica oznaka koja daje pravo da se vozilo koristi u saobraćaju za vreme koje je naznačeno u registracionoj nalepnici. Na kraju, kaže se da je registarska tablica oznaka kojom se dokazuje da je vozilo upisano u jedinstveni registar vozila. Ono što se nekad zvalo prva registracija, sada se zove upis u jedinstveni registar vozila, a ono što je bilo produženje registracije, rešava se izdavanjem registracione nalepnice. Ovo je bitno za razgraničenje nadležnosti kada je u pitanju registracija vozila. Zakon određuje da upis u jedinstveni registar vozila i izdavanje registracione nalepnice vrši teritorijalno nadležna organizaciona jedinica MUP-a, pri čemu se mesna nadležnost određuje prema prebivalištu vlasnika vozila ili sedištu firme. Izdavanje registracionih nalepnica za vozila koja su već upisana u registar vozila mogu da obavljaju

i pravna lica koja su od strane MUP-a ovlašćena za obavljanje tehničkog pregleda.

Novi zakon o bezbednosti doneo je novine i kod tehničkog pregleda vozila, ali one se i dalje ne primenjuju, jer nije donesen pravilnik o tehničkom pregledu.“

Branimir Pejović, zadužen za tehničke preglede vozila u MUP-u, istakao je da je prva verzija pravilnika za tehničke preglede urađena još u junu 2009. godine, a prva zvanična verzija koja je objavljena na internet sajtu MUP-a urađena je u novembru 2009. godine.

„Trenutno, tekst predloga pravilnika tehničkog pregleda vozila se nalazi u Republičkom sekretarijatu za zakonodavstvo. Taj problem je trebalo da bude rešen do sada, ali je to odloženo zbog ovih promena u Vladi. Dobio sam uveravanja da bi taj posao trebalo da bude završen do kraja meseca, pa možemo da očekujemo da će biti objavljen tekst pravilnika početkom aprila. U tekstu je predloženo da pravilnik stupi na snagu 60 dana nakon objavljivanja, da bi se ovlašćena privredna društva prilagodila primeni tog pravilnika. Privrednim društvima za obavljanje tehničkog pregleda zakonom je dat rok od godinu dana da se prilagode novim propisima što se tiče uređaja i opreme. Rok od godinu dana počinje da teče od stupanja pravilnika na snagu, posle dva meseca osnovnog prilagođavanja.

Pravilnikom o tehničkom pregledu biće omogućeno da se i u ovoj oblasti napokon počne primenjivati novi Zakon o bezbednosti u saobraćaju, jer se i dalje primenjuju odredbe starog zakona. Novim zakonom je određeno da u prostoru gde se vrši tehnički pregled neće moći da se obavljaju druge delatnosti. Termin prostor se ne odnosi na objekat za obavljanje tehničkog pregleda.

Radnici će morati da poseduju licence koje će važiti u određenom periodu i nakon toga će morati da ih produžavaju. Najveći kvalitet teksta pravilnika ogleda se u njegovoj preciznosti i nedvosmislenosti, za razliku od postojećeg pravilnika koji je bio uopšten i težak za primenu i od strane ovlašćenih privrednih društava za tehnički pregled i od strane nadzornog organa.

Novina je i da će svi podaci biti elektronskim putem dostavljani u centralni registar, umesto da tehnički pregledi čuvaju evidenciju kod sebe. Takođe, biće obavezan video-nadzor nad obavljanjem tehničkog pregleda.

Sada kada dođete na tehnički pregled i utvrdi se da je vozilo neispravno, radnik ne mora da vam kaže u čemu je problem. Po novom pravilniku vlasnik vozila dobiće izveštaj sa svim utvrđenim neispravnostima vozila, sa čime može da ode u servis i da popravi vozilo.“

Ulogu u osiguranju u saobraćaju igra i Narodna banka Srbije kao supervizor osiguravajućih društava.



Demir Hadžić, Ministarstvo infrastrukture
Uskoro koordinaciono telo

Demir Hadžić iz Ministarstva infrastrukture najavio je formiranje zajedničkog tela koje će biti odgovorno za sve buduće akcije unapređenja saobraćaja.

„Planirano je i formiranje tela za koordinaciju na čijem čelu će biti ministar infrastrukture, a članovi će biti i ministri MUP-a, prosvete, trgovine, pravde i zdravlja i ovo telo će nadalje koordinirati sve akcije unapređenja bezbednosti u saobraćaju“, saopštio je on.

je u tom roku da da obrazložni predlog i obaveza društva je sada da samo isplati nesporni deo štete bez zahteva.

U praksi je rok reagovanja na odštetne zahteve skraćen, pa je od 2005. do sada dva i po puta ubrzano rešavanje šteta. Posebno je značajno za sigurnost osiguravajućih kuća da su tehničke rezerve uvećane dva i po puta u odnosu na 2005. Na tržištu osiguranja sada imamo 11 društava koja pružaju uslu-

nost u ponašanju. Svi su ovde vrhunski profesionalci, osim u saobraćaju. Deo zakona je u nekim svojim segmentima obavijen velom tajne, kao da niko ne sme ništa da sazna dok se ne donese. Za osiguravajuća društva imam poruku: zgranut sam opštim nepoznavanjem, neobrazovanošću i nezainteresovanošću. Na primer, 2001. godine bilo je 1.276 poginulih i 15.500 povređenih, a 2002. godine 848 i 10.500, što je dra-

Blagoje Golubović, direktor Odeljenja za pravna pitanja u NBS ocenio je da je usvajanjem novog Zakona o obaveznom osiguranju napravljen značajan pomak, naročito u oblasti prava za naknadu štete i ubrzanje tog postupka.

„Uvedena je jednoobrazna polisa, a vlasnik vozila koje je izazvalo štetu je obavezan da obavesti društvo za osiguranje o nastanku štete pre nego što bude podnet odštetni zahtev. Propisani su kraći rokovi za

isplatu štete ili obaveze društva da u tim rokovima preduzmu određene radnje. Za male štete rok je osam umesto 14 dana, a ukoliko dokumentacija nije kompletna, društvo mora u roku od osam dana obavestiti nosioca odštetnog zahteva da dokumentacija nije kompletna ili ako na osnovu dokumentacije društvo utvrdi da nije odgovorno, da nosioca zahteva obavesti o tome.

Kada društvo utvrdi da je odgovorno za naknadu štete, dužno



Čedomir Lemajić, MUP
Nadležnost MUP-a

Čedomir Lemajić je objasnio kome pripada nadležnost za registraciju vozila. „Sva pitanja koja se odnose na upis vozila u jedinstveni registar su u nadležnosti MUP-a. Kada je u pitanju izdavanje nalepnica, odnosno produženje važnosti registracije, iako to pravo izvorno pripada MUP-u, zakon predviđa da se uz ispunjenje uslova to ovlašćenje prenese i na privredna društva koja obavljaju poslove tehničkog pregleda. Novim pravilnikom o registraciji motornih i priključnih vozila su propisani uslovi koje ta pravna lica moraju da ispune da bi dobili ovlašćenje za izdavanje registracionih nalepnica“, napomenuo je Lemajić.



Branimir Pejović, MUP
Najstariji vozni park u Evropi

Branimir Pejović iz MUP-a je upozorio da je prosečna starost našeg voznog parka 16 godina, a rešavanje posledica neredovnog održavanja vozila i nekvalitetnih rezervnih delova ne smeju se prepustiti tehničkom pregledu.

„Ako se, kao i do sada, to bude rešavalo na tehničkom pregledu, bojim se da dometi novih propisa neće biti veliki i vrlo brzo ćemo imati stanje kao i sada. Zato treba odrediti strategiju koja će utvrditi trenutno stanje u Srbiji i definisati rešenje problema koji proističu iz starosti voznog parka, jednog od najstarijih u Evropi“, napominje Pejović.

gu obaveznog osiguranja, a oko 56 odsto portfelja pokrivaju Dunav, Delta Đenerali i DDOR Novi Sad.

Milan Vujanić, profesor Saobraćajnog fakulteta u Beogradu, zamario je osiguravajućim kućama na nezainteresovanosti da učestvuje u preventivnim akcijama za bezbednost u saobraćaju, iako manje šteta znači više novca za osiguravače.

„Ono što me užasava je priuč-

stično smanjenje. To su proizveli stručnjaci koji su naterali politiku da primeni moderne metode na saobraćaj u Srbiji. Samo smo insistirali na pojasu. Te godine smo postigli 30 odsto smanjenje broja poginulih, povređenih i broja nezgoda. Da li je udruženje osiguravajućih društava ili neko posebno osiguravajuće društvo potpomoglo takvu akciju? Ne. Jednostavno smo im uterali 30 odsto para u džep, oni su te pare

Na meni je da izaberem auto iz snova. Ostalo prepuštam profesionalcima.

Posetite nas na 49. Međunarodnom salonu automobila, hala 4

**SAJAMSKI POPUSTI
ZA KASKO OSIGURANJE VOZILA!**

POKLANJAMO:

- Servis Pomoć na putu
- MeteoUNIQA - SMS upozorenje na vremenske nepogode

www.uniqa.rs • Kontakt centar 011 20 24 100



UNIQA
osiguranje



karte“ koji obuhvata sve zemlje Evrope i po dve države iz Azije i Afrike. Srpsko osiguranje od auto-odgovornosti u ovom trenutku nije ispunilo samo jedan od tih standarda, a to je da se registarska oznaka motornog vozila priznaje kao dokaz obaveznog osiguranja. Prošle godine u junu podnet je zahtev i članovi pod sistema registarskih oznaka u sistemu „zelene karte“ ogromnom većinom su glasali da postanemo članovi. Komisija Evropske unije dala je takođe saglasnost da od 1. januara 2012. godine Srbija uđe u sistem registarske oznake. Drugi deo standarda u osiguranju od auto-odgovornosti u EU su evropske direktive. U našem zakonu o obaveznom osiguranju u saobraćaju nisu ispunjena dva standarda, dok su svi ostali ispunjeni. Nisu ispunjeni standardi o limitu pokriva osiguranja od auto-odgovornosti i prava oštećenog lica da može da podnese tužbu i u mestu svog boravka, a ne tamo gde je štetu doživeo. Taj drugi standard je evropski sud stavio pod lupu i odlučio da se može tužiti u zemlji svog prebivališta samo ako tu postoji osiguravajuća kuća koju tuži. Pošto i kada uđemo u EU teško da će neka od naših osiguravajućih kuća imati svoje kompanije u drugim zemljama, taj standard nas neće pogađati. Limit koji sada imamo je dosta nizak, ali će on od 12. oktobra 2012. godine biti povećan za 14 puta, a onda do ulaska u EU taj standard će se morati uskladiti

uzeli, sa velikim zadovoljstvom trošili i nastavili po starom. To je dokaz nezainteresovanosti. Čini mi se da je to posledica lagodne pozicije u kojoj imate ogroman broj od dva i po miliona korisnika koji moraju da vam dođu na noge i plate osiguranje. Osiguravajuća društva su u situaciji da znaju da će ovi doći i samo se bore da

premije budu više. Ali osiguravajuće kuće nisu zato ovde, nije im namena samo da zarade i da im dovedemo ljude na vrata. Trebalo je da višak od normalne zarade vrata nazad u bezbednost. Bilo bi logično da su deo od smanjenja šteta od 30 odsto uložili u preventivne akcije, pomogli Agenciji da se razvije.

Zakon jeste mnogo bolji od prethodnog, ali daleko od toga da je idealan i u delu koji se odnosi na bezbednost saobraćaja i u delu koji se odnosi na osiguranja. Ako nije jasno ko je odgovoran, ne znam šta će osiguranja sa tim. Dobiće dugogodišnje sudske sporove koje neće moći da okončaju.

Milan Cerović, generalni sekretar Udruženja osiguravača Srbije, predstavio je usaglašenost srpskih standarda u obaveznom auto-osiguranju sa evropskim, naglasivši da ćemo od 1. januara 2012. biti potpuno usaglašeni sa sistemom „zelene karte“. „Evropski standardi su skocentrisani u dve celine, u okviru međunarodnog sistema „zelene

“DDOR Novi Sad” ulaže u bezbednost saobraćaja u Srbiji

Besplatni treninzi bezbedne vožnje

Uz svaku kasko polisnu kompanije “DDOR Novi Sad”, vlasnici vozila dobijaju na poklon početni ili intenzivni trening bezbedne vožnje u Nacionalnoj vozačkoj akademiji NAVAK, po programu koji prema svetskim iskustvima za samo nekoliko godina može da smanji broj poginulih u saobraćaju i do 17 odsto! Investicija DDOR-a u povećanje bezbednosti u saobraćaju u Srbiji vredna je 15 miliona evra, i realizuje se tokom deset godina. Posebni programi obuke i uz AO polisnu

Imati vozačku dozvolu ne znači automatski da je vozač u stanju da na pravi način reaguje u kritičnim situacijama: bez obzira na to koliko ste dugo za upravljačem i koliko iskustva imate, u kritičnoj situaciji, kada se u sekundi odlučuje o životima reagovaćete instinktom, a ne zdravim razumom. Na dodatnu opasnost ukazuju rezultati brojnih anketa, po kojima petina vozača u Srbiji ne poznaje saobraćajne znakove, a gotovo polovina ne poznaje propise.

Kompanija “DDOR Novi Sad”, odnedavno članica italijanske grupacije Fondiaria SAI, uključila se u podizanje nivoa bezbednosti u saobraćaju: zahvaljujući investiciji od 15 miliona evra, više od 300 hiljada vozača moći će da pohađa neki od treninga bezbedne vožnje u Nacionalnoj vozačkoj akademiji NAVAK, gde će pod kontrolisanim uslovima naučiti da reaguje u najkritičnijim situacijama, i tako predupredi opasnost.

Svaka kasko polisna, bez obzira na to da li se u DDOR-u kupuje prvi put ili se obnavlja, omogućava besplatno pohađanje Početnog ili Intenzivnog treninga bezbedne vožnje, u zavisnosti od vrednosti polise.

Uz kasko polisnu sa godišnjom premijom od 300 do 500 evra (u dinarskoj protivvrednosti), na poklon se dobija Početni trening bezbedne vožnje, naročito pogodan za vozače koji prelaze male kilometraže, odnosno one koji automobil koriste uglavnom za odlazak na posao. Tokom poludnevnog treninga na simulatorima i vozilima Akademije polaznici isprobavaju kočenje pri malim i velikim brzinama, izbegavanje prepreka, ali će i na potpuno bezbedan način „osetiti“ čeon sudar i prevrtanje, i naučiti osnovna pravila defanzivne vožnje.

Vlasnici kasko polise čija vrednost prelazi 500 evra godišnje, besplatno dobijaju Intenzivni trening bezbedne vožnje, na kome će proći put od osnovnih znanja kao što je pravilan položaj za upravljačem ili tehnika najefikasnijeg upravljanja, do veština profesionalaca poput “izvlačenje” automobila iz oštre krivine. Saznaće kako rade bezbednosti sistemi, od čega zavisi stabilnost vozila, a biće i u prilici da probaju sve ono što bi u saobraćaju bilo „ludo“ i opasno.

I vlasnici automobila koji zaključe kod DDOR-a polisnu auto-odgovornosti moći će da dopune svoje vozačke veštine, jer na poklon dobijaju obuku „Dozvola Plus“ - četvoročasovni uvod u trening bezbedne vožnje u NAVAK-u gde će saznati koliko su im brzi refleksi, šta se dešava kada se ne drži dovoljno odstojanje, i kako se raguje za upravljačem u stresnoj situaciji. Uz profesionalne trenere a pri realnim brzinama, naći će se u raznim opasnim situacijama, i naučiće kako da se u njima najbolje snađu.

Nacionalna vozačka akademija NAVAK nalazi se u mestu Subotiče kod Pećinaca, ima specijalizovane poligone sa asfaltnim stazama i zatvorene sale za predavanja. Obuke se obavljaju na vozilima Toyota Auris, po principu 1 vozač – 1 vozilo, a programi obuke napravljeni su po uzoru na najbolju svetsku praksu.

Veština bezbedne vožnje koja se uči u Nacionalnoj vozačkoj akademiji specifičan je „adrenalinski izazov“ za polaznike, ali i „dopunska“ nastava običnim auto-školama: svetska iskustva pokazuju da uz ovakvu vrstu treninga za samo par godina broj poginulih u saobraćajnim nesrećama može da se smanji i do 17 odsto.



sa evropskom direktivom. U EU to iznosi milion evra po oštećenom licu ili jednom događaju ili pet miliona evra za sva oštećena lica i jedan milion za materijalnu štetu.

Evropski izveštaj za saobraćajne nezgode se ponovo pojavljuje na ovim prostorima, pošto smo ga već primenjivali u bivšoj Jugoslaviji. Prošle godine društva za osiguranje prijavljeno je 14.847 zahteva po evropskom izveštaju o saobraćajnoj nezgodi i to je 23,6 odsto svih podnetih zahteva za naknadu štete. U 2008. godini štete su u odnosu na prethodnu godinu bile manje za 2,2 odsto, dok je 2009. godine broj podnetih zahteva društva za osiguranje bio veći za 4,3 odsto, a 2010. godine povećan je za čak 14,9 odsto. Broj zahteva za naknadu šteta raste, doduše tu je manje zahteva za povrede i smrtne ishode koji povlače velike naknade, ali i male štete vuku dosta novca. Evropski izveštaj je napredno rešenje, ali pomoću njega vrlo lako mogu da se dese razne prevare. To je velika opasnost, ali nažalost naša država nije prepoznala da u osiguranju prevare postoje. Nemamo nijedan državni organ koji se bavi samo prevarama u osiguranju, kao što ga imaju mnoge evropske zemlje. Osiguravajuće kuće pomažu, ali ne znam da li pomažu dovoljno. Godine 2008. preko udruženja smo skupili 30 miliona dinara i kupili 30 najsavremenijih radara i poklonili MUP-u da bi se podržao u borbi za smanjenje

broja nezgoda, poginulih i povređenih.

Nebojša Burgić, direktor Direkcije za naknadu šteta Dunav osiguranja potvrđuje da je broj zahteva za naknadom štete putem evropskog izveštaja sve veći i da dostiže 25 odsto.

„U kompaniji Dunav osiguranje broj prijavljenih šteta putem evropskog izveštaja kreće se oko 25 odsto, što je znak da kultura vozača ide ka višem nivou i da ljudi sve više znaju čemu služi evropski izveštaj. Ipak, naše interno istraživanje pokazalo je da 58 odsto vozača ne zna čemu služi evropski izveštaj. Zakon o obaveznom osiguranju i Zakon o bezbednosti u saobraćaju nisu baš usaglašeni što se tiče primene evropskog izveštaja. U Zakonu o bezbednosti definisano je da se evropski izveštaj primenjuje kada je šteta manjeg obima i kada nema povređenih. Šta je to „manjeg obima“ diskutabilno je u osiguranjima. Da li je to šteta na mercedesu gde je zamena jednog fara i krila 200.000 dinara ili totalna šteta na jugu koja je 200.000. Da li je onda šteta na mercedesu manjeg obima ili ne.

Imali smo slučajeve gde smo štetu od 250.000 dinara prijavljenu putem evropskog izveštaja platili, a imali smo slučajeve gde smo iznos od 50.000 dinara odbili jer smo utvrdili da je pokušana zloupotreba i da se radi o nameštenoj saobraćajnoj nezgodi.

Evropski izveštaj je samo polazni dokument u postupku na-



Blagoje Golubović, NBS Rast šteta u 2010.

Blagoje Golubović iz Narodne banke izneo je podatke po kojima u Srbiji raste broj vozila, ali i šteta.

„Broj osiguranih vozila u 2010. godini u odnosu na prethodnu godinu povećan je za 60.000 na 2.060.000 vozila. Broj prijavljenih šteta je povećan sa oko 59.000 u 2009. na 62.000 šteta u 2010. godini. Prošle godine ukupna premija u auto-odgovornosti bila je 18,7 milijardi dinara“, rekao je Golubović.

knade šteta. Taj evropski izveštaj nije jedini dokument u postupku naknade. Mnogi dolaze samo sa evropskim izveštajem i očekuju da im se nadoknadi šteta. Osiguravajuća društva rade upoređenje vozila, uzimaju izjave svih učesnika u saobraćaju. Rokovi isplate naknade od osam dana se poštuju.

Ljiljana Stojković, pravni savetnik izvršnog odbora i direktor Direkcije za pravne poslove Delta Generali

osiguranja navela je novine koje je doneo novi Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju. „Zakon je doneo određene novine u delu naknade nematerijalne štete licima sa aspekta obaveza osiguravača. Jedinostveni materijalni kriterijumi su promovisani ovim zakonom, ali ih sudska praksa i dalje nedovoljno primenjuje. Poslednjih više od godinu dana od kada se ovaj zakon primenjuje ipak postoji pozitivan trend i

oko 50 odsto sudskih odluka se bazira na ovim kriterijumima. Kada se radi o naknadi štete trećim licima, osiguravač se ugovorom obavezuje da u slučaju nastupanja buduće nezvesne okolnosti isplati novčani iznos. Ugovor o osiguranju od auto-odgovornosti ovde je osnov obaveze osiguravača. Nastupanjem osiguranog slučaja nastaje obaveza osiguravača nastala zaključenjem ugovora. Zakon o obaveznom

Milan Vujanić, profesor Saobraćajnog fakulteta MUP preuzima previše posla

Profesor Vujanić je naglasio da je MUP preuzeo previše posla na sebe, iako nema dovoljno kadrova.

„Ako kod MUP-a morate podneti zahtev da otvorite tehnički pregled, ako MUP vrši nadzor, kontrolu, zatvara pa ponovo otvara tehnički pregled, to nije u redu. Dakle, MUP ima sve pravne funkcije vezane za tehnički pregled, jedino što ne pregleda vozila. Mogu da vrše nadzor, ali onda kontrolu radi neko drugi, a zatvaranje neko treći. MUP preuzima previše posla, pa onda ne mogu ni posle godinu dana da donesu sve pravilnike“, napomenuo je Vujanić.



Bez brige

Odaberite paket rizika kasko osiguranja koji najviše odgovara Vašem vozilu i Vašim mogućnostima.

Trešnjinog cveta 1, 11070 Novi Beograd
Call centar: 0800 200 800
www.wiener.co.rs

WIENER
STÄDTISCHE
VIENNA INSURANCE GROUP

Više od
180 godina
tradicije

VIENNA INSURANCE GROUP



osiguranju u saobraćaju propisuje načine i kriterijume isplate naknade od strane osiguravača kod osiguranog slučaja i to je novina u odnosu na prethodni zakon. Obaveza osiguravača je ograničena najviše do ugovorenog iznosa osiguranja, ali ne ispod zakonom utvrđenog minimuma.

Ako postavimo pitanje šta predstavlja obavezu društva za osiguranje u delu utvrđivanja štete na licima iz zakona i ugovora o osiguranju, jasno je da društvo za osiguranje ima obavezu da novčanu naknadu štete

na licima utvrdi primenom propisanih načina i kriterijuma za naknadu štete, materijalne i nematerijalne, a zavisno od težine telesne povrede, narušenog zdravlja, odnosno stepena delimične onesposobljenosti za rad, kao i krug lica koja imaju pravo na maksimalan iznos naknade za pretrpljene bolove usled smrti ili teškog invaliditeta nekog lica.

Zakon o obaveznom osiguranju, odnosno Zakon o auto-odgovornosti u saobraćaju kao „lex specialis“ u odnosu na zakon o obligacionim odnosima

koji uređuje pitanje naknade štete po opštim pravilima o

gradansko-pravnoj odgovornosti za štetu koje trpi treće oštećeno lice, promovišu posebna pravila za naknadu štete koja predstavlja osigurani slučaj iz ugovora o osiguranju od auto-odgovornosti.

Opravdanost posebnog kriterijuma za štete iz ugovora o osiguranju se ogleda u potrebi povećanja pravne sigurnosti, uspostavljanja izvesnosti i predviđivosti u oblasti naknade štete trećim licima u odnosu na postojeću sudsku praksu i različite iznose za naknadu štete na severu i na jugu Srbije. Postoji potreba za uvođenjem sistematičnosti u rešavanje pravnih pitanja iz ove oblasti, posebno s obzirom na brojnost odštetnih zahteva, a imajući u vidu nastanak osiguranog slučaja iz ugovora o osiguranju.

Jedno od nerešenih pitanja u oblasti evropskih protokola je definicija male štete koja se može pokriti evropskim izveštajem. Ipak, ni posle skoro godinu i po dana policija i osi-

guravači ne mogu da nađu zajednički jezik oko limita iznosa male štete.

Dragan Mišović, rukovodilac Službe šteta motornih vozila Wiener štediške osiguranja istakao je da nije jasno zašto je izgubljeno toliko vremena.

„Kod evropskog protokola postoji samo jedan problem, a to su limiti. S jedne strane imamo osiguravače koji smatraju da važi limit od 500 evra, propisan zakonom o osiguranju, a sa druge strane imamo samo mišljenje policije da je to limit od 200.000 dinara po članu 289. krivičnog zakonika Republike Srbije. Na koji način su oni došli do toga nije mi poznato, niti zašto su počeli da ga primenjuju baš u momentu kada su ova dva systemska zakona krenula u primenu. Taj član je postojao i ranije, ali nisam čuo da su u policiji pravili razliku prilikom uviđaja. Odjednom u decembru 2009. godine počinje priča da je mala šteta po



Milan Cerović, udruženja osiguravača Srbije Informacioni centar

Cerović je za april najavio potpisivanje sporazuma između udruženja osiguravača iz bivših jugoslovenskih republika kojim će se ove institucije organizovano boriti protiv prevara.

„Od 1. aprila pri udruženju počinje sa radom informacioni centar i svaka polisa osiguranja će se tamo registrovati. Tamo će se skupiti svi podaci o vlasnicima osiguranih motornih vozila, o vozilima, o oštećenim licima i oštećena lica i osiguravajuća društva moći će iz tog centra da povuku sve potrebne podatke da što brže i efikasnije nadoknade štetu. Informacioni centri ovih zemalja će sarađivati“, objavio je Cerović.

gde god da krenete...

Blizu

Daleko

Mi želimo da vi putujete bezbrižno!

Razvili smo spektar usluga kako bismo Vam garantovali bezbrižno putovanje i obezbedili pokriće najčešćih zdravstvenih rizika koji vrebaju na putu. Ukoliko Vam u inostranstvu zatreba pomoć, napravili smo takav program zdravstvene zaštite da možemo da izađemo u susret Vašim zahtevima za visoko kvalitetnom medicinskom uslugom.

Sa našom polisom putnog osiguranja 24 sata dnevno 365 dana u godini besplatnim pozivom imate pristup asistentskoj kući koja će u bilo kom trenutku organizovati: medicinsku, putnu ili pravnu pomoć.



TAKOVO OSIGURANJE

Kragujevac, Dr Zorana Đinđića 15a, 034 30 30 48
Beograd, Sava centar, 011 220 6370
Zemun, Dubrovačka 8, 011 210 1340
www.takovo-osiguranje.rs

BESPLATNO OSIGURANJE DVOJE DECE DO 18 GODINA
SA POLISOM PORODIČNOG PUTNOG OSIGURANJA

članu 289. krivičnog zakonika, ispod 200.000 dinara. To je krajnje nelogično, pravno neodrživo i nema nikakve veze sa realnošću. Samo Zakon o obaveznom osiguranju uopšte pominje malu štetu i tamo se kaže da je to šteta do 500 evra. U istom zakonu piše da je mala šteta 1.000 evra, ali je primena ovog člana odložena dok Srbija ne uđe u Evropsku uniju. Preko Udruženja smo sa policijom imali sastanak, razgovarali

tvorom do tri godine.“ Na osnovu ovoga je izvučen zaključak šta je mala, a šta velika šteta. To je potpuno neverovatno. U Srbiji dajete šest prosečnih plata na papirić. Da li ovo tumačenje znači da policija sada izlazi na uviđaj samo kada se radi o krivičnom delu? Ako dođemo do toga da je mala šteta 500 evra, da li ćemo priznavati štete od 1.000 ili 1.500 evra korektivnim metodama to je stvar osiguravajuće kuće.



Nebojša Burgić, Dunav osiguranje Problem sa RZZO

Burgić je istakao problem koji osiguravajuće kuće imaju sa zahtevima iz RZZO.

„Jedan od problema sa zakonom o obaveznom osiguranju su zahtevi Republičkog zavoda za zdravstveno osiguranje. Novi zakon je definisao da svi fondovi imaju pravo na naknadu koja proistekne iz saobraćajne nezgode. Ti iznosi su diskutabilni, pa je na nivou udruženja pokrenuta inicijativa da se dogovori s RZZO da se određeni iznos kao deo od premije direktno uplaćuje njima“, predložio je on.



Ljiljana Stojković, Delta Đenerali osiguranje Posebni kriterijumi za naknadu štete

Ljiljana Stojković iz Delta Đenerali osiguranja napomenula je da su posebnom uredbom vlade propisana pravila i kriterijumi za utvrđivanje visine naknade štete koja predstavlja osigurani slučaj iz ugovora.

„Odgovornost osiguravača je limitirana do stepena odgovornosti njegovog osiguranika, što ne znači da osiguravač ne može da odgovara i manje od odgovornosti svog osiguranika, a sve u skladu sa uslovima predviđenim zakonom o obaveznom osiguranju u saobraćaju i ugovorom o osiguranju od auto-odgovornosti“, ocenika je ona.

smo o toj temi detaljno. Rekli su nam da sve shvataju i da će to dati pravnicima MUP-a da daju svoje tumačenje. Nakon pet meseci dobili smo obaveštenje od MUP-a u kome se u jednoj rečenici kaže: „Mi smatramo da je limit 200.000 dinara po članu 289. Krivičnog zakonika“.

Famozni član 289. kaže: „Učesnik u saobraćaju koji prouzrokuje imovinsku štetu preko 200.000 dinara kazniće se za-

grebanje na ferariju mora biti 1.500, a ne 500 evra, a pet sahranjenih jugića od po 10 godina je 500-600 evra. Mi ćemo to korigovati kao što smo i radili u praksi.

Imali smo prijavljene štete po evropskom izveštaju po 500.000 ili milion dinara.

Takav odnos prema osiguravačima i društvenom pitanju je neverovatan. Duh zakona je da se ceo korpus malih šteta rešava u kraćim rokovima, da se



Dragan Mišović, Wiener Stadtische Pitanje svih pitanja

Dragan Mišović je istakao da je limit male štete pitanje koje prethodi svim ostalim pitanjima oko evropskog protokola.

„Sve ostalo mi u udruženju rešićemo za dva meseca posle toga. Kada se promeni limit za malu štetu na 500 evra onda nećemo ni mi više da gledamo na građane kao na potencijalne kriminalce, a pravi kriminalci ne verujem da će da se muče oko 500 evra. Sada osiguravajuće kuće naduvavaju štete na preko 200.000 dinara, pa ih onda odbiju zato što nije po evropskom protokolu.“, tvrdi Mišović.

KASKO OSIGURANJE VOZILA
Snagom krilatog lava.

DELTA GENERALI
Osiguranje

Ne prepuštajte slučaju sigurnost vašeg automobila.

Sansa da vam NLO odnese auto je 1:1000000000000

Mogućnost da vam automobil bude oštećen ili ukraden je mnogo veća.

Verovatnoća da će vam DELTA GENERALI KASKO OSIGURANJE isplatiti štetu u potpunosti i u najkraćem roku je 1:1

Za vašu dodatnu bezbednost u saobraćaju, tu su i usluge Obaveznog auto osiguranja kao i Pomoć na putu.

Saznajte više o našim uslugama na tel 011/222 0 555 ili putem web-sajta www.deltagenerali.rs

bez obzira da li se radi o vozilu koje podleže obaveznoj godišnjoj registraciji ili se registruje jednom za ceo period. Pored toga zakonom su predviđene novčane kazne za vlasnika motornog vozila koji ne izvrši zaključenje ugovora o osiguranju. Nijednim zakonom nije definisano ko vrši kontrolu, da li vlasnik vozila ima zaključeno osiguranje. Trenutno ima nešto manje od dva miliona prodatih jednogodišnjih polisa, a preko 2,3 miliona registrovanih vozila. Tako dolazimo do podatka da je preko 300.000 vozila neosigurano, zato što niko ne vrši kontrolu. To je veliki nedostatak oba zakona.

Iako bolji od prethodnih, novi zakoni u nekim segmentima još nisu počeli da funkcionišu, primetio je Stojadin Jovanović, direktor Agencije za bezbednost saobraćaja.

„Ova dva zakona u mnogim svojim segmentima nisu počela da funkcionišu. Vlada je formirala Agenciju za bezbednost u saobraćaju i ona ima obaveze koje do sada niko nije obavljao i tu nema sukoba nadležnosti. Nakon uvođenja novog Zakona o bezbednosti u saobraćaju, broj saobraćajnih nezgoda je smanjen za trećinu, a broj poginulih je manji u 2010. godini za 150. To su ipak uštede za ovu državu i treba se upitati da li su na pravi način iskorišćene. U Zakonu o obaveznom osiguranju važna stvar je povećanje izdvajanja za bezbednost kroz uvođenje video-nadzora, ali taj deo nije u potpunosti zaživeo. Drugi deo je institucionalno povezivanje



Vladimir Vasiljević, DDOR Novi Sad

Šta sa neosiguranim vozilima

Trenutno ima nešto manje od dva miliona prodatih jednogodišnjih polisa, a preko 2,3 miliona registrovanih vozila. Tako dolazimo do podatka da je preko 300.000 vozila neosigurano, zato što niko ne vrši kontrolu. To je veliki nedostatak oba zakona.

nadležnih državnih organa. Mi to još nismo uspeali da postignemo i mislim da bismo kroz nacionalnu strategiju i telo za koordinaciju morali to uraditi ove godine. Tri poslednja meseca 2010. godine i dva meseca ove godine pokazala su da imamo povećanje i broja nezgoda i šteta i poginulih i povređenih lica. Umesto da broj nezgoda pada, on raste.

Ne možemo da krenemo napred dok ne zažive instituti koje je

zakon već predvideo. Kazneni poeni su već počeli da se primenjuju, saobraćajna policija je već oduzela 80 vozačkih dozvola i sada je ostalo samo da se kontroliše da se ne pojave u saobraćaju bez dozvola. Drugi sistem je video-nadzor i blizu smo njegove primene. Dve bitne stvari su obuka kandidata za vozače i tehnički pregled. Obuka mora da zaživi.

Osiguranja ne treba da se bave samo posledicama. Da li treba

ista premija osiguranja da bude za onog ko je načinio 60 prekršaja, nekoliko nezgoda i za onog ko poštuje propise. Premija treba da bude dvostruko veća za one koji krše propise.

Mi pokušavamo da kroz kampanje utičemo na svest vozača da se pridržavaju propisa. Zar ne možemo to kroz premije osiguranja, što je mnogo efikasnije nego da udruženje osiguravača pomaže ove preventivne kampanje.

Za Petra Stajkovića, direktora prav-

nog sektora Republičkog zavoda za zdravstveno osiguranje, nema nikakve dileme oko zahteva za nadoknadu šteta od osiguravajućih kuća, ali se i slaže sa predlogom osiguravača.

„Suštinski nema dileme, odredbom Zakona o zdravstvenom osiguranju definisano je pravo i obaveza RZZO da podnese zahteve za naknadu štete koja je nastala kao posledica lečenja i pravo na nadoknadu zarade osiguranicima republičkog zavoda. Ova odredba je u skladu sa Zakonom o osiguranju u saobraćaju, koji predstavlja veliki pomak u odnosu na prethodna zakonska rešenja.

Republički zavod opredeljuje obavezno zdravstveno osiguranje za preko sedam miliona građana Srbije, što je 90 odsto onih koji dobijaju povrede u saobraćajnim udesima i mi smo snosili troškove njihovog lečenja i rehabilitacije. Da bi se ovako nešto uradilo, potrebno je organizovati tim ljudi u RZZO koji će se baviti samo tim poslom.

U ovom trenutku vodimo više od 2.000 sudskih sporova, a kolege iz osiguranja znaju koliko se ljudi angažuje na ovim predmetima i koliki su troškovi. Niko nema interes da se ovo radi.

Predlog da se deo premije izdvaja za zdravstveno osiguranje je u duhu evropskog zakonodavstva i onoga što se dešava u okruženju. Mislim da bi za sve nas bilo bolje da se ovaj problem reši na taj način, a to je stav i Ministarstva zdravlja.



Stojadin Jovanović, Agencija za bezbednost saobraćaja

Tri faktora

Prema rečima Jovanovića, tri ključna faktora su doprinela smanjenju broja nezgoda.

„To je psihološki efekat straha od kazni, medijska pažnja koja je posvećena primeni novog zakona i rad saobraćajne policije. Ako posmatrate period pre primene novih zakona, Srbija je imala 170 poginulih na milion lica, a u 2010. je taj odnos smanjena na 90 poginulih na milion lica“, istakao je Jovanović.

**СИГУРНОСТ
КАКВУ
ЗАСЛУЖУЈЕТЕ**
Каско осигурање

**СПЕЦИЈАЛНЕ
САЈАМСКЕ
ПОГОДНОСТИ**
до 30.04.2011.

**ДУНАВ
ОСИГУРАЊЕ**
за Ваше добро!

10% ПОПУСТА НА КУПОВИНУ ПОЛИСЕ КАСКО ОСИГУРАЊА

ОСИГУРАЊЕ ОД АУТО - НЕЗГОДЕ ЗА 1 ДИНАР
уколико поред полисе Дунав каско осигурања закључите или већ поседујете нашу полису обавезног осигурања од аутоодговорности

ПОСЕТИТЕ НАС У ХАЛИ 1 БЕОГРАДСКОГ САЈМА НА 49. МЕЂУНАРОДНОМ САЛОНУ АУТОМОБИЛА У ПЕРИОДУ ОД 25.03. ДО 03.04.2011.

0800 386 286
БЕСПЛАТАН ПОЗИВ

www.dunav.com