

ОСИГУРУВАЊЕ

СПИСАНИЕ ЗА ТЕОРИЈА И ПРАКСА ВО ОСИГУРУВАЊЕТО

НАЦИОНАЛНО БИРО ЗА ОСИГУРУВАЊЕ
NATIONAL INSURANCE BUREAU

ORIGINAL / ORIGINAL

1. INTERNATIONAL MOTOR INSURANCE CARD
1. CARTE INTERNATIONALE D'ASSURANCE AUTOMOBILE
1. МЕДУНАРОДНА КАРТА ЗА ОСИГУРУВАЊЕ НА АВТОМОБИЛИ

2. ISSUED UNDER THE AUTHORITY OF NATIONAL INSURANCE BUREAU
2. IZDADENA PO OVLASTUVANJE NA NACIONALNOTO BIRO ZA OSIGURUVANJE

3. FROM - OD VALID TO - DO

Day Ден	Month Месец	Year Година (Optional Изборно)	Day Ден	Month Месец	Year Година (Optional Изборно)

(Both Dates Inclusive - Vklučeni se dvete dati)

4. Country code /Insurer's Code/Number
4. Kod na zemjata/kod na osiguruvačot/
Broj

5. Registration No. (or if none) Chassis
5. Registarski br. (ili ako nema) broj na šasija ili motor

6. Category of Vehicle
6. Kategorija na vozilo

7. Make of Vehicle
7. Marka na vozilo:

8. TERRITORIAL VALIDITY

This card is valid in Countries for which the relevant box is not crossed out (for further information, please see www.cobv.org)
In each country visited, the Bureau of that country guarantees, in respect of the use of the vehicle referred to herein, the insurance cover in accordance with the laws relating to compulsory insurance in that country.
For the identification of the relevant Bureau, see reverse side.

8. TERITORIJALNA VALIDNOST

Ova karta e validna vo zemji za koi soodvetnoto kvadratiče ne e precrtano (za ponatamosni informacii, videte www.cobv.org)
Vo sekoj posetena zemja, Biroto na ta zemja go garantira, vo pogled na upotreba na voziloto ovde označeno, osiguritelnoto pokrivenie vo soglasnost so zakonite koi se odnesuvaat na zadolžitelnoto osiguruvanje vo ta zemja.
Za identifikuvanje na nadležnoto Biro, videte ja zadnata strana.

A	B	BG	CY	CZ	D	DK	E	EST	F	FIN
GB	GR	H	HR	I	IRL	IS	L	LT	LV	M
N	NL	P	PL	RO	S	SK	SLO	CH	AL	AND
AZ	BIH	BY	IL	IR	MA	MD	MK	MNE	RUS	SRB
TN	TR	UA								

(**) The cover provided under Green Cards issued for the Republics of Azerbaijan, Cyprus and Serbia is restricted to those geographical parts of these countries which are under the control of their respective governments.
For more information, please consult <http://gc-territorial-validity.cobv.org>

(**) Doprinos predviden po soodvetnoto kvadratiče na karti izdata od nadležnoto biro na nivno podležnost. Ograničenje na osiguruvanje vo zemji za koja se odnesuvaat na zakonite koi se odnesuvaat na zadolžitelnoto osiguruvanje vo ta zemja.

9. Name of the insured (or holder of the vehicle)
9. Ime na osiguruenikot (ili korisnikot na voziloto):

11. Signature of insurer
11. Potpis na osiguruvačot

Useful information (optional for the national markets to indicate additional information)
Korisni informacii (po izbor na nacionalnite pazari za dopolnitelni informacii)
In case of a traffic accident, please contact the Bureau of the country where the accident occurred
Vo slučai na soobračajna nezgoda, Ve molime da go kontaktirate Biroto na zemjata kade što se slučila nezgodata

OF VEHICLES CODE/KOD ZA KATEGORIJA NA VOZILA:

C. LORRY OR TRACTOR
KAMION I TRAKTOR
D. CYCLE FITTED WITH AUXILIARY ENGINE/
VELOSPED SO POMOSEN MOTOR

13/2017

ДОМОТ ми е шаму...

Кај закачам шайка
Кај шито ме чекаат
Каде шито ме знаат
Кај пресијам ноќ...



комерцијална банка
аџ скопје



Искористете ги поволните услови на станбениот кредит на Комерцијална банка АД Скопје. Фиксна каматна стапка од **2,9%** во првите 3 години, променлива каматна стапка од **5,9%** за остатокот од периодот на отплата на кредитот со рок на отплата до 30 години. Промотивно до 31.12.2017 година. **БЕЗ НАДОМЕСТ** за одобрување и администрирање на кредитот и **БЕЗ ТРОШОЦИ** за процена на вредноста на инструментот за обезбедување.

Од уредничкиот

Систем на зелена карта



Издавач

Национално биро за
осигурување - Македонија

За издавачот

м-р Трајче Латиновски

Адреса

ул. „Митрополит Теодосиј
Гологанов“, бр. 28/3, Скопје
тел: 02 / 3136-172
е-пошта: nibm@nibm.com.mk
www.nibm.com.mk

Издавачки совет

м-р Трајче Латиновски
(претседател)
д-р Климе Попоски
Марија Томеска
Сања Танчевска
Бошко Андов

Уредувачки одбор

Лепосава Гелевска
Мирјана Поп Талеска

Главен и одговорен уредник

Мирјана Поп Талеска

Ликовно-графички уредник

Миле Раденковиќ

Компјутерска обработка

Петар Петренко

Печатница

„Алфа СИД д.о.о.е.л.“
ул. „АВНОЈ“, бр. 84-1/2
Скопје

Тираж

2000 примероци

Датум

декември, 2017 г.

Првата асоцијација за поимот ОСИГУРУВАЊЕ е помислата за сигурност, удобност, безгрижност за можните лоши работи што може да се случат на имотот или здравјето на луѓето. Со развојот на технологијата „лошите“ работи што можат да се случат се зголемуваат и видоизменуваат. Едно драстично зголемување на ризиците од материјални и нематеријални штети настапува со појавата на автомобилите на почетокот на дваесеттиот век. Нивниот број фрапантно брзо се зголемувал, а со тоа и штетите кои настанувале од употреба на возилата. Напредните држави со развиени системи за заштита како Шведска, Норвешка, Данска, први донеле прописи со кои се штителе жртвите од сообраќајните незгоди. Меѓутоа, автомобилскиот сообраќај овозможил неограничено движење и надвор од границите на сопствената држава. Што со незгодите предизвикани во странство? Што со жртвите настрадани од странски возила?

Потребата да се заштитат и жртвите и учесниците во незгодите создала еден неверојатен унифициран систем пред се за територија на Европа - СИСТЕМОТ НА ЗЕЛЕНА КАРТА!

Системот на зелена карта, во овој момент, овозможува непречено движење на моторни и приклучни возила на патиштата во 48 држави од Европа, Азија и Африка.

Првично, членуваа околу дваесетина членки, зашто постоеја паралелно Систем на сина карта за социјалистичките држави, Системот на кафеава карта за африкански држави.

Со усогласувањата на законодавствата на сите држави заживеа комплетно Системот на зелена карта.

На овој начин, олеснета е меѓународната циркулација на моторни возила со осигурување од ризици од автоодговорност во случај на сообраќајна незгода со гарантирање на надомест за оштетените во согласност со националниот закон и прописите на земјата во која се случила незгодата. Странските учесници во незгодите се изедначени во своите права, како и домашните граѓани.

Првата Спогодба помеѓу Бироата е склучена во 1951 година. Со цел да го унапредат меѓународниот патен сообраќај некои држави го укинаа увидот на зелените карти на нивните граници врз основа на спогодби потпишани од националните бироа со кои регистарските ознаки на моторните возила се доказ за постоење на задолжителното осигурување.

Подоцна, во 1972 година, Советот на европската заедница им предложи на државите членки склучување на спогодба која е позната како Дополнителна спогодба меѓу бироата. Потоа, врз однапред утврдени принципи, повеќе земји станаа членки на Системот на зелена карта а во 1991 година сите спогодби беа собрани во еден документ познат под името Мултилатерален Гаранциски договор.

Националното биро за осигурување е примено за член во Советот на Бироата на 27 мај 1994 година на Генералното собрание што се одржа во Рим.

Мирјана Поп Талеска

Национално биро за осигурување

СОДРЖИНА

ТЕМА НА БРОЈОТ

ЗЕЛЕНАТА КАРТА И НЕЈЗИНОТО ЗНАЧЕЊЕ 3

РЕГУЛАТИВА

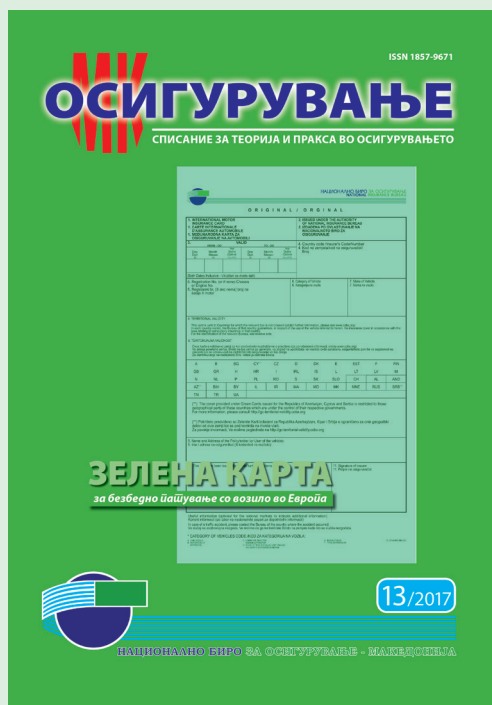
ДИРЕКТИВИ НА ЕУ ЗА МОТОРНИ ВОЗИЛА 8

ПРОПИСИ

ХАШКА КОНВЕНЦИЈА И СООБРАЌАЈНИ НЕЗГОДИ17

ПРАКСА

НЕМАТЕРИЈАЛНИ ШТЕТИ ВО ЕВРОПСКИТЕ ДРЖАВИ25



ЗЕЛЕНАТА КАРТА И НЕЈЗИНОТО ЗНАЧЕЊЕ



Пишува:
Лепосава Гелевска
помошник директор во НБО

Системот на зелена карта има за цел да обезбеди непречено движење на моторни и приклучни возила на патиштата во 48 држави од Европа, Азија и Африка, кои се членки на Системот на зелена карта. Тој систем е во функција на заштита на оштетените лица и имот во сообраќајни незгоди преку обезбедување на исти права на граѓаните од други земји во посетената земја во поглед на надоместувањето на штетата (исти права со граѓаните на таа земја)

Зелената карта произлезе од Препораката на работната група за патен сообраќај на Економската комисија за Европа на Обединетите Нации во 1949 година за воведување на еднообразен документ за осигурување, кој ќе биде прифатен од земјите во кои влегуваат возачи со возила од други држави каде што осигурувањето за штети предизвикани на трети лица е задолжително. Целта на „системот на зелена карта“ е да се олесни меѓународната циркулација на моторни возила со осигурување од ризици од авто-одговорност во случај на сообраќајна незгода со гарантирање на надомест за оштетените во согласност со националниот закон и прописите на земјата во која се случила незгодата.

Првата Спогодба помеѓу Бироа е склучена во 1951 година. Со цел да го унапредат меѓународниот патен сообраќај, некои држави го укинаа увидот на зелените карти на нивните граници врз основа на спогодби потпишани од националните бироа со кои регистерските ознаки на моторните возила се доказ за постоење на задолжителното осигурување.

Подоцна, во 1972 година, Советот на европската заедница им предложи на државите членки склучување на спогодба која е позната како Дополнителна спогодба меѓу бироата. Потоа, врз однапред утврдени принципи, повеќе земји станаа членки на Системот на зелена карта, а во 1991 година, сите спогодби беа собрани во еден документ познат под името Мултилатерален Гаранциски Договор.

Националното биро за осигурување е примено за член во Советот на Бироата на 27 мај 1994 година на Генералното собрание што се одржа во Рим.

Советот на Бироата, на 36. Генерално Собрание, во мај 2002 година, ги усвои Внатрешните одредби познати како Критски договор, кои се применуваат од 01.07.2003 година. Со стапувањето на сила на овие договори, престанаа да важат Еднообразниот Договор (Лондонска спогодба) и Договорот за мултилатерални гаранции.

Критскиот договор, фактички, е интегриран во прописите кои го регулираат задолжителното осигурување во Р. Македонија (член 2, точка 12 од Законот за задолжително осигурување во сообраќајот од Службен весник на Р. М. бр. 88/ 2005).

Бидејќи измените на Внатрешните одредби требаше да бидат издадени во Службен весник на Европската заедница, а секоја промена бараше ново издание, што претставува долга и сложена постапка на Генералното Собрание на Советот на бироата, одржано во 2004 година, е одлучено сите промени и толкувања на членовите од Внатрешните одредби да бидат опфатени во **Експланаторниот Меморандум**.



На Националното биро за осигурување се однесуваат Одредбите од Поглавје II на Внатрешните одредби опфатени во Експланаторниот Меморандум, бидејќи Македонија не е членка на Европската унија, ниту потписничка на Мултилатералната Спогодба која се базира на концепт на претпоставено регистрирано и осигурено возило по регистарските таблички. За потписниците на Мултилатералната Спогодба се применува поглавјето III од Внатрешните одредби, опфатени во Експланаторниот Меморандум. Значи, фактот дека немаме единствена полиса која важи на територија на Македонија, но и надвор од нејзините граници, е пречка за потпишување на Мултилатералната Спогодба.

Имено, Република Македонија е една од ретките земји членки на Советот на Бироата во Брисел, односно на Системот на зелена карта, каде постои територијална поделба на задолжителното осигурување од автомобилска одговорност за штети предизвикани на трети лица. На територија на Македонија важи основната полиса за осигурување од автомобилска одговорност со осигурителното покритие, согласно одредбите на Законот за задолжително осигурување во сообраќајот и Тарифата за осигурување од автомобилска одговорност.

Кога граѓаните на Република Македонија патуваат во странство со моторно или приклучно возило, задолжително треба да се поседуваат зелена карта. Зелената карта е доплатна премија на основното задолжително осигурување од автомобилска одговорност за штети предизвикани на трети лица согласно член 25 од Законот за задолжително осигурување во сообраќајот - незгоди надвор од територијата на Република Маке-

донија- надомест на штети во странство (Службен весник на Р. М. бр. 88/ 2005, 70/2006, 81/2008, 47/2011 и 135/2011).

ПОГЛАВЈЕ II

Посебни одредби со кои се опфатени договорните односи помеѓу бироата засновани врз зелена карта

Одредбите од ова Поглавје се применуваат онаму каде што договорните односи помеѓу Бироата се засноваат врз зелената карта .

Ова Поглавје ги опфаќа односите помеѓу Бироата кога или двете страни, или едната страна ја нема(ат) потпишано Спогодбата помеѓу Националните Бироа на осигурувачите на државите членки на Европската Економска Област (ЕЕА) и другите придружни Бироа (во понатамошниот текст Мултилатерална Спогодба) наведена во чл. 17.1 од Внатрешните регулативи, кое ги обврзува Бироата на државите членки на ЕЕА и на кое се поврзани и Бироата од државите членки кои не се опфатени во ЕЕА.

Одредбите од ова Поглавје, исто така, се применуваат на односите помеѓу две потписнички Бироа од Мултилатералната Спогодба, кога се работи за решавање на штета од незгода во која е вклучено возило регистрирано во трета земја (односно земја каде што Бирото не е потписник на Мултилатералната Спогодба) кога е предмет на зелена карта издадена од членка на едно од овие две Бироа.

ПОГЛАВЈЕ III

Посебни одредби со кои се опфатени договорните односи помеѓу бироата врз

основа на претпоставено осигурително покритие

Одредбите од ова Поглавје се применуваат кога односите помеѓу Бироата се засниваат на претпоставено осигурително покритие, со одредени исклучоци.

Член 10 – Обврски на Бироата

Бироата кои ги применуваат одредбите од ова поглавје треба да го гарантираат, врз целосно реципрочна основа, надоместот на сите износи кои треба да се платат според овие одредби, а кои се резултат на незгода во која што е вклучено возило соодветно регистрирано на територијата на државата за која е компетентно секое од овие Бироа, без оглед дали возилото е осигурено или не.

Овој член го утврдува принципот според кој секое Биро треба да гарантира дека сите износи кои се исплаќаат од страна на другите Бироа како резултат на незгоди во кои се вклучени возила соодветно регистрирани на неговата територија, ќе бидат надоместени без оглед дали овие возила се осигурани или не.

Член 11 – Концепт за прописно регистрирано возило

11.1 Територијата на државата каде што возилото е прописно регистрирано се утврдува врз основа на некој од следните критериуми:

11.1.1 територијата на државата чија регистерска таблица носи возилото, без оглед дали ова е постојано или привремено.

11.1.2 онаму каде што не се бара регистрација за типот на возилото, туку возилото носи таблица за осигурување, или некој препознатлив знак кој е аналоген на регистерска таблица, територијата на државата каде што е издадена таблица за осигурување или е издаден знакот.

11.1.3 онаму каде што не се бара ниту регистерска таблица, ниту таблица за осигурување, ниту пак се бара препознатлив знак за одредени типови на возила, територијата на државата каде што лицето кое го поседува возилото е постојан жител.

(11.1) Овој под-член ги наведува критериумите утврдени во чл. 1 (4) од 72/166/ЕЕС директивата (во моментот чл. 1.4 а),б),ц) од 2009/103/ЕС Директива) врз основа на која се одредува територијата на државата каде што возилото е прописно регистрирано.

Посебни прашања утврдени од потписниците на Мултилатералната Спогодба во врска со концептот на прописно регистрирано возило:

Член 15 - Унилатерална примена на гаранција заснована на претпоставено осигурително покритие

И покрај законските одредби, Бироата можат да се согласат за унилатерална примена на ова поглавје во рамките на контекстот на нивните билатерални односи.

Овој член упатува на ситуација која произлегува кога Биро на земја која не е членка на ЕЕА се приклучува кон Мултилатералната Спогодба и за време на преодниот период, се до усвојување на промените во законодавството, овозможува примена на гаранцијата врз реципрочна основа.

Примената на овој член треба да се наведе во суспензионата клаузула според Анекс 3 од Спогодбата помеѓу Националните бироа на осигурувачите на државите членки на европската економска област и другите придружни држави.

Членот 15 не може да се применува бидејќи треба да се исполнат предуслови за унилатерална примена на гаранцијата за претпоставено осигурително покритие :

1.Треба да постој реципроцитет помеѓу двете Бироа. Во моментот, НБО не може да даде гаранција за претпоставено осигурително покритие дека регистерскиот број на возилото е доказ дека возилото е осигурено и во странство.

Дополнителни информации за зелената карта:

Зелените карти, согласно меѓународните договори, се издаваат по овластување на Националното биро за осигурување на Р.Македонија од страна на осигурителните компании, членки на Бирото. Зелените карти се фактички продолжение на осигурувањето од автомобилска одговорност кое е задолжително со закон за сите сопственици, односно корисници кои имаат моторни и приклучни возила, за евентуални штети кои ќе се причинат на трети лица со управување на моторните возила при патување во странство, односно во земјите членки на Системот на зелена карта.

Затоа зелена карта може да се издаде:

- само ако претходно е издадена полиса за осигурување од автомобилска одговорност
- зелената карта задолжително ја издава друштвото за осигурување кое ја издало полисата за осигурување од автомобилска одговорност (бидејќи е доплатна премија)
- важноста на зелената карта е во рамките на траењето на полисата за осигурување од автомобилска одговорност
- цената на зелената карта е утврдена со Одлука на Владата на Република Македонија за висината на дополнителната премија за издавање на меѓународна зелена карта (Службен весник на Р. М. бр.101/15 од 18.06.2015 година).

Така, висината на дополнителната премија за издавање на меѓународни зелени карти со важност во времетраењето на полисата за автомобилска одговорност изнесува:

- за патнички возила до 66 кв, премијата изнесува 60 евра;
- за патнички возила над 66 кв, премијата изнесува 90 евра;
- за моторцикли премијата изнесува 30 евра;
- за останати возила (влечни возила, специјални возила, приклучни возила и работни возила) висината на премијата изнесува 90 евра;
- за комбинирани возила премијата изнесува 157 евра;
- за товарни возила и автобуси премијата изнесува 280 евра;

Дополнителната премија за издавање на меѓународни зелени карти со важност од еден месец изнесува:

- за патнички возила до 66 кв, премијата изнесува 30 евра;
- за патнички возила над 66 кв, премијата изнесува 50 евра;

- за товарни возила и автобуси произведени во Република Македонија, а наменети за извоз, премијата изнесува 140 евра.

Дополнителната премијата се наплатува во денарска против-вредност според среден курс на НБРМ, на денот на уплатата на премијата.

Со измените на Законот за задолжително осигурување во сообраќајот („Службен весник на Република Македонија“ бр. 88/05,70/06,81/08, 47/11,135/2011,112/14), Одлуката за висината на дополнителната премија за издавање на меѓународни зелени карти ја донесува Владата на Република Македонија на предлог на Комисијата за осигурување од автомобилска одговорност.

Непосредна контрола на зелените карти вршат претставниците на полицијата на граничните премини при излез од земјата.

Зелената карта не е валидна ако:

- е погрешно или нецелосно пополнета, како на пример: нема податоци за марката или рег.број на возилото или истите не се совпаѓаат со оние од сообраќајната книшка или полисата за А/О осигурување)



- е изминат рокот на важење или истиот не се совпаѓа со важењето на полисата за А/О.
- нема податоци (име и адреса, потпис и печат) за осигурувачот
- истата е оштетена, скината или од неа не може да се утврди содржината.
- има прешкртувања, преправања на букви или броеви и сл.
- ако е издадена од друго друштво за осигурување, а не од друштвото за осигурување кое ја издало полисата за осигурување од автомобилска одговорност.

Во сите поединечни случаи, кога ќе се утврди невалидност на зелената карта, може да се бара нова зелена карта која осигуреникот ќе ја добие од агентите, брокерите и застапниците на осигурителните друштва согласно утврдени Процедури донесени од Управниот одбор на Националното биро за осигурување.

Сите лица кои влегуваат на територијата на Р.Македонија со моторни возила со странска регистрација задолжително треба да имаат:

- важечка зелена карта за територијата на Р.Македонија (ознаката „МК“ да не е прецртана), освен за грчките возила.
- друг признат доказ за постоење на осигурување од А/О (склучени посебни спогодби меѓу Националното биро за осигурување на Р.Македонија и други национални бироа) и тоа :
- регистарската ознака на возилата од Словенија и Унгарија се смета како доказ за постоење валидно осигурување (Хрватска до 1јули 2014 година).
- зелените карти на возилата кои имаат грчки регистарски ознаки, важат во Р.Македонија, иако во нив нема ознака „МК“.
- важат полисите за осигурување од Косово кои носат назив Полисата

ТПЛ Плус (врз основа на Меморандумот за разбирање потпишан помеѓу Националното биро за осигурување и Косовското биро за осигурување).

Во следните случаи се смета дека лицето не поседува валиден документ за влез :

- погрешно или нецелосно пополнета зелена карта или Полиса ТПЛ Плус (нема податоци за марката или рег.број на возилото или истите не се совпаѓаат со фактичката состојба на лице место).
- доколку е измината важноста на зелената карта односно полисата - ако е прецртана ознаката „МК“ во зелената карта.
- ако не е наведена ознаката „МК“ во зелената карта, освен за возила од Грција.
- Во сите поединечни случаи, кога ќе се утврди невалидност на странска зелена карта, односно полиса или регистарските броеви, мора да се купи полиса за гранично осигурување која странец може да ја купи од агентите или

застапниците на осигурителните друштва на граничните премини.

Во случаи кога истекува зелената карта, а возилото се уште се наоѓа на територија на Република Македонија задолжително треба да се извади полиса за гранично осигурување.

Според ставот 1 од член 29 од Законот за задолжително осигурување во сообраќајот, лице кое со странско моторно возило влегува на територијата на Република Македонија задолжително мора да поседува важечка меѓународна исправа за осигурување од автомобилска одговорност која важи за територијата на Република Македонија, или некој друг доказ за постоењето на такво осигурување што ги покрива штетите најмалку до износот од членот 20 на Законот.

На граничниот премин при влегување во Република Македонија, надлежниот орган за внатрешни работи контролира дали се исполнети условите од ставот (1) на овој член.

Бидејќи согласно ставот (1) од членот 30 како меѓународни исправи и докази од членот 29 став (1) на Законот за задолжително осигурување во сообраќајот се сметаат оние документи чија важност ја признава Националното биро за осигурување, истото во писмена форма преку дописи редовно го известува органот надлежен за внатрешни работи за признавањето на важноста на меѓународните исправи и докази. Значи, за секоја промена на форматот на зелената карта добиена од страна на Советот на бироата во Брисел, или од некое странско биро за осигурување се запознаваат соодветните сектори на МВР.

Возачот на странско моторно возило кое има важечка меѓународна исправа за осигурување од автомобилска одговорност - договор за осигурување од автомобилска одговорност е должен да презентира доказ за тој договор на барање на овластено лице(член 31).

Лицата кои немаат важечка меѓународна исправа или доказ од членот 30 на овој закон, се должни на граничниот премин на Република Македонија да склучат договор за осигурување од автомобилска одговорност со друштво за осигурување кое е член на Националното биро за осигурување (член 32 го пропишува задолжителното гранично осигурување). Договорот мора да биде склучен за периодот на престој на возилото на територијата на Република Македонија, но не помалку од 15 дена.

Доколку возачот не ја исполни обврската од ставот (1) на овој член, органот за внатрешни работи нема да му дозволи влез во земјата.

ДИРЕКТИВИ НА ЕУ ЗА МОТОРНИ ВОЗИЛА



Пишува: Кристина Трајковиќ

Пододборот за патен сообраќај на ООН на Економската Комисија на ОН за Европа, на 25 јануари 1949 година, да ја предложи

Препорака бр. 5

(Recommendation on insurance of motorist against third party risk), донесена на 22.05.1949 год. во Женева, со која се повикуваат

владите на европските земји да бараат од осигурувачите на своите земји да склучат спогодби за пружање осигурително покритие од одговорност за штети кои возачите со возилото ќе ги предизвикаат во посетената странска земја, согласно начелата наведени во препораката

Развојот на технологијата, појавата на автомобилите и зголеменото преминување на границите, ја создале потребата за уредување на делот за заштита на жртвите од сообраќајните незгоди предизвикани од возила кои не се регистрирани во посетената земја.

Од првото историско патување со автомобил во 1888 година, патниот сообраќај незапирливо се развивал, поради што се наметнала потребата за негово меѓународно регулирање. Во дваесетите години на минатиот век, нордиските земји први вовеле задолжително осигурување и тоа: во Финска во 1925 година за домашни возила и во 1937 година за странски возила; во Норвешка во 1926 година; во Данска 1927 година и во Шведска 1929 година. На нашите простори, ова осигурување станало задолжително во 1965 година, со донесување на Законот за задолжително осигурување на имоти и лица.

Препорака бр. 5

После повеќегодишни неуспешни напори од меѓународниот институт за унифицирање на приватното право во Рим, за утврдување на единствено европско право за осигурување од автоодговорност, започнала да се испитува можноста за проширување на осигурителната заштита на меѓународна договорна основа, што довело Пододборот за патен сообраќај на ООН на Економската комисија на ОН за Европа, на 25 јануари 1949 година, да ја предложи **Препорака бр. 5 (Recommendation on insurance of motorist**

against third party risk), донесена на 22.05.1949 година во Женева, со која се повикуваат владите на европските земји да бараат од осигурувачите на своите земји да склучат спогодби за пружање осигурително покритие од одговорност за штети кои возачите со возилото ќе ги предизвикаат во посетената странска земја, согласно начелата наведени во Препораката.

Основното начело наведено во Препораката во точка 1 потточка А, било основање на централна национална **Организација на осигурувачи - Биро** во секоја земја членка, со обврска на организацијата своите членки-осигурувачи да ги снабдува со **исправи за осигурување** (чиј образец бил приложен во Препораката).

За првпат се воведува и **доказот за осигурување-исправа за осигурување**, со која се потврдува дека корисникот на моторното возило (возачот) е осигурен од граѓанско правна одговорност за штета предизвикана од употреба на моторно возило на трети лица во странската посетена земја, во согласност со прописите на посетената земја. Во точката 8 од Препорака бр.5, било предвидено „доказот за осигурување да биде зелена боја“, заради што истиот го добил називот **Зелена карта**.

Со приемот на исправата за осигурување, осигуреникот го овластува бирото кое ја издало исправата да ги прима сите барања кои се однесуваат на штетата и ги овластува другите бироа во негово име да ги примаат оштетните барања, обработуваат и исплаќаат според своите закони за

задолжително осигурување (точка 1/Д,Е и Ф од Препораката). За таа цел, Националните бироа ќе склучат билатерални спогодби помеѓу себе со кои ќе го регулираат решавањето на оштетните барања и регресирањето на исплатениот износ заедно со трошоците и хонорарите во врска со решавањето на штетите, а во согласност со точка 1/ Г од Препораката, при што секоја влада која ќе ја прифати оваа препорака и нема да го попречува трансферот на девизи заради намирување на долгот кој настанал со примена на склучените спогодби (точка 3).

Доколку возачот на возилото, при влез во земја каде што осигурувањето од граѓанска одговорност за штети причинети на трети лица е задолжително, не поседува доказ за осигурување, ќе мора:

- да склучи краткорочно осигурување според одредбите утврдени од страна на бирото на посетената земја,
- да склучи осигурување по редовна постапка според законските можности на посетената земја, или
- да депонира одреден паричен износ според системот на гаранција за жртвите од сообраќајни незгоди (точка 5).

Со овие поставки, во националните законодавства на земјите членки на Системот на зелена карта, се воведува **институција на гранично осигурување** чии основни начела важат и денес:

- ова осигурување е исклучок во функционирањето на зелената карта;
- тоа е привремено, односно краткорочно;
- просторно е ограничено на подрачјето на посетената земја;
- на возачот му пружа гаранција и покрите во согласност со законите на посетената земја;
- ова осигурување е составен дел на меѓународниот систем на осигурување од автомобилска одговорност, и за негово спроведување е задолжено националното биро за осигурување.

Со Препораката бр. 5 се предлага воведување на нов систем со кој се воведуваат две основни начела:

- оштетените од сообраќајните незгоди од возила со странски регистерски таблици треба во се да се изедначат со оштетените од сообраќајните незгоди од возила со домашни регистерски таблици и
- возач на возило со кое е предизвикана сообраќајната незгода мора да биде заштитен во земјата во која се случила сообраќајната незгода, исто како што е заштитен и во сопствената земја во која му е осигурено возилото.

Договори помеѓу Националните бироа и Критскиот Договор

Од 1948 година до 1953 година, согласно донесената Препорака бр. 5, на барање од владите на европските земји, осигурителните друштва основаат централни национални организации-**Бироа за осигурување**, а осигурителните друштва стануваат нивни членки. Секое Национално Биро, ги снабдува свите членки со исправи за осигурување.

За да може востановениот систем со Препораката да функционира и во пракса, во 1951 година е основан **Советот на Бироа (Council of Bureaux)** со седиште во Лондон.

Паралелно е изработена и типска спогодба - **Интер биро Конвенција**, според која националните бироа ќе ги склучуваат своите билатерални спогодби, согласно член 1 од Препораката бр. 5, а е наречена **Лондонска спогодба, односно Uniform Agreement between Bureaux**, која претставува основ за склучување на други спогодби и протоколи.

Со оваа Спогодба, на билатерална основа (член 1), се регулирала положбата на националните бироа и нивните права и обврски во решавањето на штетите. Врз основа на одредбите на наведената спогодба, националните бироа на државите членки склучувале билатерални спогодби за регулирање на меѓусебните односи поврзани со осигурувањето од автоодговорност за штети причинети на територијата на државите потписнички на спогодбите. Секоја страна која пристапувала кон овој Договор била должна веднаш по потпишувањето на иститот, да го извести Советот на Бироата (член 13).

Со оваа **спогодба** се дефинирале и поимите обработувачко биро, кое е одговорно за обработка и пресметка на оштетните барања; исплатно биро, одговорно за исполнување на обврските кон Обработувачкото Биро; услужно биро, кое е овластено да го обработи и пресмета отштетното барање кое произлегува од возило кое припаѓа на категорија за која осигурувањето не е задолжително. Сите категории на Бироа имале одредени обврски и должности за постапување во случај на предизвикување на штета во странство (член 4-11).

Со Резолуција на Пододборот за патен сообраќај од 5 јуни 1952 година, Системот на зелена карта стапил на сила на 01.01.1953 година, и тоа за: Австрија, Белгија, Франција, Холандија, Велика Британија, Швајцарија и СР Германија. Истата година му пристапиле и 4-те нордиски земји Данска, Финска, Норвешка и Шведска.

Зелената карта, од една страна, обезбедила заштита на жртвите од сообраќајните незгоди



од моторни возила со странска регистрација, од друга страна со контрола на поседување на зелена карта при влез во посетената земја влијаела на забавување на сообраќајот на граничните премини, поради што по сугестија на Советот на Бирата, неговите членки врз основа на билатерални договори ја укинале контролата на зелените карти, и тоа: земјите на Бенелукс, со Конвенција потпишана на 24 мај 1966 година и нордиските земји (Данска, Финска, Норвешка и Шведска) кои вовеле систем на заедничко гранично осигурување со кој се покривале штети кои настанале на нивните територии.

Одборот за патен сообраќај при ООН, на 29 јуни 1984 г., ја прифатил модернизираниот верзија на Системот на зелена карта, под името **Резолуција за олеснување на патниот сообраќај**, со која службено била призната веќе постоечката практика на некои земји за примена на системот на регистерска ознака – таблица, како доказ за постоење на осигурително покритие во меѓународниот патен сообраќај, со тоа што и понатаму паралелно во примена бил и „класичниот систем на зелена карта“. Со оваа Резолуција, на владите им се препорачуваат три опции за регулирање на заштитата на жртвите на моторни возила регистрирани во странство, кои можат да постојат и истовремено. Тоа се:

- **систем на зелена карта** - гранична контрола на постоење и валидност на меѓународно признат унифициран документ-зелена карта, со која се потврдува осигурителното покритие за посетената земја;
- **систем на регистерска ознака/табличка** - укинување на гранична контрола на постоење и валидност на зелената карта, со оглед на тоа што регистерската ознака гарантира постоење на валидно осигурително покритие, и
- **систем на гранично осигурување**, кое се применува кога ќе затаи системот на зелена карта, односно системот на регистерска ознака .

Заради нотификација на сите одредби од склучените договори, се укажала потребата од склучување на **Мултилатерален Гаранциски**

Договор (The Multilateral Guarantee Agreement between National Insurers Bureaux) - MGA помеѓу националните бироа, кој е донесен на 15.03.1991 година во Мадрид, а почнал да се применува од 01.06.1993 година. Потписници на наведениот договор биле земјите членки на Системот на зелена карта. Основата на овој Договор се женеvските конвенции од 1949 и 1984 година, Лондонскиот договор и трите директиви за моторни возила. Тој претставува надградба на Системот на зелена карта во однос на Лондонскиот договор. Овој Договор се применува на сообраќајните незгоди во кои учествуваат моторни возила, приколки и сите моторни возила кои подлежат на задолжително осигурување од автоодговорност. По правило, штетите се регулираат и исплаќаат побрзо, за несогласувањата меѓу потписниците е надлежен Арбитражен совет кој постапува согласно одредбите на Лондонскиот договор. За да пристапат кон овој Договор, државите морале да исполнат неколку услови: државата од која потекнува Бирото кое сака да стане потписник, треба да се граничи со државата чие национално биро е веќе потписник на МГА; националното биро во целост и навремено да ги исполнува обврските според Лондонскиот договор; да има обезбедена добра контрола на граничните премини и националното биро да ги прифати условите и одредбите на МГА, како и одредбите на Стокхолмската спогодба која се однесува на фалсификувани регистерски таблички.

Внатрешни одредби

За да се обединат сите одредби со кои се уредуваат односите помеѓу Бирата во еден документ, Советот на Бирата на Генералното собрание одржано на 30.5.2002 година, во Ретимно-Крит, ги усвоил Внатрешните Одредби (**познати како Критски Договор**).

Целта на овој договор е да се регулираат: реципрочните односи помеѓу националните бироа и нивните членки-осигурителните друштва (кореспонденти) согласно одредбите од Препораката бр. 5 (член 1), обработката на отштетните барања од страна на Бирото, односно именувањето кореспондент(член 3 и 4) и условите за рефундацијата на исплатените штети за која гарантира секое Биро за осигурување (член 5 и 6).

Основни начела на овој Договор се: а) оштетениот доставува отштетно барање во земјата на настанување на штетата и б) при обработување на отштетното барање се применува правото на земјата на настанување на штетата.

Покрај општите обврзувачки одредби, наведени во членовите од 1 до 6), овој Договор содржи и посебни одредби и тоа:

- **опционални одредби** (од членот 7 до 15) кои се однесуваат на обврската на Бироата за издавање и доставување на зелени карти, на давањето на потврда за валидноста на зелената карта, валидноста на лажни, неовластено или незаконски изменети зелени карти, на обврските на бироата да гарантираат надомест за сите штети предизвикани од соодветно регистрирани возила, и
- **обврзни одредби** (од членот 16 до 20) кои се однесуваат на условите за склучување на билатералните спогодби, постапката за измена на Внатрешните одредби, за решавање на спорите помеѓу бироата.

Овој договор стапил на сила на 1.7.2003 г.

Директиви за моторни возила

Зголемениот сообраќај помеѓу државите, слободното движење на возилата и луѓето, бројот на сообраќајните незгоди и последиците од истите, обештетувањето на оштетените, станале проблем кој го надминал осигурителното подрачје и станал економско/политичко прашање (често се заборава дека надоместот на штета е економска и социјална категорија), заради што Европскиот парламент и Советот на ЕУ во текот на годините донеле Директиви - Насоки за осигурување од автомобилска одговорност (5 директиви).

Прва директива

Европскиот комитет за осигурување, во 1968 година, формирал посебна работна група во чија работа активно учествувал и Советот на Бироа-

та со задача, да предложи систем за укинување на наведената контрола, на кој систем, освен земјите на заедничкиот пазар (ЕУ) можат да пристапат и други земји.

Резултат на тоа е **Првата Директива** за приближување на законодавствата на државите во областа на осигурувањето од граѓанска одговорност за штети настанати со употреба на моторни возила и за контрола на обврската за осигурување од таа одговорност бр. 72/166 од 24.04.1972 година, со која се воведува задолжителното осигурување во земјите членки и поедноставување на пограничниот сообраќај во рамките на Европската унија, со ограничена контрола на границите преку превземање на соодветни мерки од земјите членки за утврдување на условите за осигурување и начинот на осигурителното покритие (член 3, став 1).

Директивата предвидува воздржување од страна на секоја држава, на проверка на зелените карти на граничните премини за возила кои влегуваат од територија на една држава-членка, на територијата на друга држава-членка, како и во случај кога возилата доаѓаат од друга држава-членка, а се редовно стационирани во некоја трета држава (член 2, став 1). Но, сепак, се задржува правото, државите на граничните премини да вршат проверка и контрола за утврдување на состојбата, односно контрола која нема единствена цел за утврдување на постоење на осигурително покритие (член 2, став 2). Ова воздржување од вршење контрола ќе започне да се спроведува по склучувањето на договор помеѓу шесте национални бироа за осигурување за територијата на Европска заедница (член 2, став 2).



Се воведува поимот „територија на која возилото е редовно стационирано“, со кој се означува територијата на државата во која возилото е регистрирано (чл.1, ст.1, т.4).

Секоја држава утврдува список на возила кои не подлежат на задолжителното осигурување, кој список (член 4) мора да биде доставен до другите држави-членки, во кој случај, државата-членка на чија територија влегува вакво возило го задржува правото да побара постоење на валидна зелена карта или склучено гранично осигурување (склучено на надворешната граница на една од земјите членки, важи за подрачјето на сите земји членки на ЕЗ).

Со укинувањето на контролата помеѓу државите-членки, се претпоставува дека секое возило кое доаѓа од држава-членка има валидно осигурување од граѓанска одговорност.

Државите-членки, преку националните бироа обезбедуваат податоци за настанати сообраќајни незгоди во врска со возилата, сопствениците и одговорното национално биро (член 5).

Директивата стапила на сила на 01.07.1973 година.

Втора директива

Заради надминување на разликите помеѓу законодавствата на државите-членки во примена на Првата директива во делот за обемот на осигурувањето на моторните возила од граѓанска одговорност, (материјалните штети и заштита на жртвите), во 1983 година е донесена **Втората Директива** за приближување на законодавствата на државите во областа на осигурувањето од граѓанска одговорност за штети настанати со употреба на моторни возила 84/5 од 29.12.1983 година.

Со оваа Директива, се решаваат прашањата во врска со воведување на **минимални осигурени суми** и основање на **гарантни фондови**.

Се воведува долната граница на одговорност во рамките на ЕУ (член 1). Членките можеле да избираат помеѓу две можности:

- 350.000 евра по оштетен за телесни повреди и 100.000 евра по настан за материјална штета или
- 500.000 евра за телесни повреди, ако има повеќе оштетени во иста незгода и 100.000 евра по настан, за материјална штета, односно вкупно 600.000 евра по настан (без оглед на бројот на оштетени лица или карактерот на штетата).

Основица за утврдување на против-вредноста на исплатеното обештетување, при рефундација од страна на националното биро во државата-членка каде што се случила штетата, била единицата за пресметка утврдена со Насока на Советот на ЕУ бр. 3180/78, со која се надминувале

курсните разлики на националните валути на државите членки (член 1, став 3).

Гарантниот фонд е предвиден како организација-тело кое има основна задача да ги надоместува штетите кои ќе бидат предизвикани од непознати и неосигурени возила и при несолвентност на осигурителните друштва, со можност секоја држава да предвиди учество на оштетените во предизвиканите материјални штети од неосигурени возила во висина до 500 евра (член 1, став 4, подстав 4 и 5).

Во случаите кога според националните законски одредби или одредби во договорот за осигурување е предвидено дека од осигурувањето се исклучени штетите предизвикани од возачи кои немале овластување или соодветна возачка дозвола за управување со предметното возило или кога возилото не ги исполнува техничките норми, ваквите исклучувања нема да се применуваат за штети предизвикани во другите држави членки, со што се задржува правото на оштетените лица на обештетување, во случај кога на истите би им била предизвикана штета од погоре наведените возила (член 2).

Во случај на кражба на возило или противправно прибавување, државите-членки може да предвидат дека штетите ќе бидат исплаќани од Гарантниот фонд и дека доколку ваквото возило било редовно стационирано на територијата на некоја друга држава членка, Фондот кој исплатил надомест на штета нема да бара рефундација на исплатениот износ од било која установа на државата-членка каде што возилото е редовно стационирано (член 3, став 2). Во вакви случаи, е предвидена можност за учество во штетата од страна на оштетениот, најмногу до износ од 500 евра.

Предвидена е и заштита на правата на надомест на штета на членовите на семејството на осигурениците, возачите или било кое друго лице чија граѓанска одговорност за незгодата постои, и е покриена со осигурувањето, односно истите не можат да го изгубат своето право на надомест на штета поради сродство со наведените лица, одговорни за предизвиканата штета (чл. 3).

Со измени на членит 1 став 1 точка 4 поимот „вообичено седиште на возилото“ се дообјаснува, односно се означува територијата на државата во која возилото е регистрирано.

Во завршните членови на Директивата се предвидени преодни периоди на имплементација на истата во делот за зголемување на осигурените суми и тоа: за Република Грција - до 31.12.1995 година, а за другите држави до 31.12.1990 година.

Со оваа Директива се воведува поголема заштита на осигурениците и жртвите од сообраќајните незгоди предизвикани во странство од моторни возила со: предвидување на поголеми суми на осигурување со што поправично ќе се обештетуваат оштетените лица; обезбедување надомест на штети предизвикани од неосигурени и непознати моторни возила преку определување на тело кое ќе врши исплата на овие штети, како и во случај кога не постои осигурувач на возилото кое ја предизвикало незгодата и заштита на оштетените кога штетата е предизвикана од украдени или присилно одземени возила.

Трета Директива

Заради надминување на разликите кои постојат помеѓу државите-членки во однос на пружањето на заштита на жртвите од сообраќајните незгоди, потребата од заштитата на патниците во моторните возила како посебна ранлива категорија, заради надминување на нејаснотиите за обемот на осигурителното покритие предвиден со Првата директива и тешкотиите со кои се соочуваат оштетените лица при надоместување на штетите, е донесена **Третата директива** за приближување на законодавствата на државите во областа на осигурувањето од граѓанска одговорност за штети настанати со употреба на моторни возила бр. 90/232 од 14.5.1990 година.

Со оваа Директива, се предвидува единственост на заштита на сите патници во моторното возило со кое е предизвикана штетата, освен возачот кој е одговорен за незгодата (член 1).

Се утврдува дека полисата за осигурување на АО важи еднакво во секоја држава членка, со тоа што во случај на разлика во сумите на домицилната држава на осигуреникот и државата во која се случила сообраќајната незгода се приме-

нува поповолната сума; еднаш платената премија за осигурување пружа осигурителна заштита на подрачјето на целата заедница, и се гарантира заштита која е пропишана во посетената земја (член 2). Со ова, се отстрануваат нејаснотиите кои произлегуваат од обврските за осигурително покритие предвидени во членот 3, став 2 од Првата директива.

Се забранува на гарантните фондови при обештетување на оштетените лица истите да ги условуваат со обезбедување на докази дека штетата не можела да се надомести од причинителот на штетата (член 3), што претставува новина и дополнување на членот 1, став 1 од Втората директива.

При надоместување на штетите, доколку се појави сомневање помеѓу осигурувачот или гарантниот фонд за тоа кој е во обврска да ја надомести претрпената штета, секоја држава одредува кој е должен да ја надомести штетата (член 4).

Предвиден е преоден период за имплементација на Директивата, и тоа до 31.12.1992 година, освен за Република Грција, Шпанија и Португалија, до 31.12.1995 година, и за Република Ирска за патници на моторцикли, до 31.12.1998 година.

Четврта директива

Со цел да се промовира усогласено функционирање на единствениот пазар, да се решат проблемите на оштетеното лице за остварување на своите права спрема лице кое е државјанин и престојува во друга држава, како и спрема овластените осигурувачи од другите земји, за да се обезбеди на оштетените лица кои претрпеле штета или повреди како последица од сообраќајна незгода соодветен третман, без оглед на тоа во која земја од Заедницата настанала незгодата, потребата да се предвидат посебни одредби во поглед





на возилата (на пр. владини и воени возила), кои се исклучени од обврската за осигурување на граѓанската одговорност, полесен пристап до потребните информации за остварување на правото на надомест на штета е донесена **Четвртата директива** бр. 26/2000, од 16 мај 2000 година, за приближување на законите на земјите членки во врска со осигурувањето на граѓанската одговорност во поглед на користењето на моторните возила и измена на директивите на Советот 72/239/ЕЕЦ и 88/357/ЕЕЦ, со која се подобрува заштитата на жртвите во сообраќајни незгоди случени во странство и овозможува решавање на отштетните барања кои произлегуваат од сообраќајните незгоди настанати во странство - **во земјата на живеалиштето на оштетените**, односно се воведува правото на оштетеното лице, во СВОЈАТА земја да поднесе директно барање (action derecta) против осигурувачот на возачот кој ја предизвикал сообраќајната незгода.

Со неа, се воведуваат нови мерки:

- воспоставување на **информациски систем** (член 5) во кој се води евиденција со податоци за регистерските броеви на моторните возила кои вообичаено се наоѓаат на подрачјето на одредена земја, броевите на полиси за осигурување, а ако е истечен рокот на важење и датумот на престанок на осигурителното покритие, бројот на зелена карта или полиса за гранично осигурување ако возилото било осигурено со една од тие исправи,
- должност за именување на **овластен претставник** (член 4) за решавање на штети во секоја земја членка на ЕУ, со тоа што оштетените може слободно да одлучи дали

ќе го користи своето право врз основа на оваа Директива за поставување на барање за надомест на штета кај овластениот претставник во земјата на своето престојувалиште или директно ќе се обрати до одговорниот осигурувач или според Критскиот договор ќе побара надомест на штета во земјата на настанување на незгодата (или тело за обештетување-кое исплатува надомест ако не е именуван овластен претставник за оштетни барања, односно ако нема одговор од осигурувачот или од претставникот за поднесеното отштетно барање, во рок од 3 месеци, или ако не е можно да се идентификува осигурувачот или возилото одговорно за незгодата).

Овластениот претставник и информацискиот систем имаат основна функција и обврска да помогнат отштетното барање на оштетените да се реши во рок од 3 месеци или да му се достави на оштетените писмен образложен одговор за нерешавањето на отштетното барање во наведениот рок. Непочитувањето на утврдениот рок повлекува санкции за осигурувачите/ овластените претставници за обработка на штетите. Именувањето на овластените претставници се врши со склучување на договори помеѓу осигурувачите на една земја со осигурителни друштва или кореспонденти во друга земја, согласно одредбите на Критскиот Договор или со склучување на договори со бироа за решавање на меѓународни штети (Авус, Корис, итн.). Со именувањето на претставници кај решавањето на оштетните побарувања, според оваа директива, не постои веќе системот на Guarantee Call.

Со вршат измени на Директивите 72/239/ЕЕС и 88/357/ЕЕС во делот на податоците за возилата кои се исклучени од задолжителното осигурување и списокот кој треба да биде доставен до државите членки и во делот на одредување на претставници во секоја држава членка.

За усогласување со оваа Директива е предвиден преоден период од 24 месеци од денот на нејзиното влегување во сила, а одредбите од Директивата ќе започнат да се применуваат во рок од 30 месеци од денот на нејзиното влегување во сила. Секоја држава членка, ќе определи казни за непочитување на усвоените национални одредби за примена на оваа Директива.

Целта на оваа Директива е да оштетените лица имаат право да бараат вонсудско решавање на оштетеното барање во својата сопствена земја на свој мајчин јазик. Тоа право го остварува само директно оштетеното лице, а правото на регресно побарување на осигурителните друштва, здравственото и пензиското осигурување, оваа Директива не го предвидува.

Одредбите за примена на правото на земјата во која е случена сообраќајната незгода (lex loci) и понатаму останува. Не се задира во надлежноста на судот, поради што во случај на спор надлежен е судот во земјата каде што се случила сообраќајната незгода во која е седиштето на одговорниот осигурувач.

Петта директива

Со оглед на временскиот период од востановувањето на зелената карта од 1949 година, и проблемите кои се појавувале при примената на донесените директиви, се појавила потребата од подобрување на овој систем, што довело до усвојување на **Петтата директива** бр. 2005/14 на Европскиот Парламент и Советот на Европската Унија од 11.5.2005 година, за измена на Директивите на Советот 72/166, 84/5, 88/357 и 90/232 и Директивата 2000/26 на Европскиот Парламент и Советот на Европската Унија во врска со осигурувањето на граѓанската одговорност за штети настанати при употреба на моторни возила.

Оваа Директива е во функција на заштита на жртвите и нивното право обештетувањето да го остварат во нивната земја каде што имаат престојувалиште, без оглед во која држава е случена сообраќајната незгода и да се подобри положбата на учесниците во патниот сообраќај, посебно на жртвите во сообраќајните незгоди, на единственото стопанско подрачје на ЕУ.

Главното подобрување се однесува на утврдување на нови поголеми минимални суми на покритие, односно се зголемува лимитот на осигурителното покритие (**измена на членот 1 од Директивата 84/5/ЕЕЦ**) и тоа:

- 1.000.000 евра по оштетен за телесни повреди и 1.000.000 по настан за материјални штети или
- 5.000.000 евра по настан за телесни повреди (без оглед на бројот на оштетени) и 1.000.000 евра по настан за материјална штета.

Овие суми би се усогласувале автоматски на секои пет години во согласност со промените на европскиот индекс на малопродажни цени, кој индекс го објавува Еуростат (ЕИЦП) врз основа на Уредбата на Советот бр. 2495/95 од 23.10.1995 година. Воведувањето на минималните суми на покритие опфаќа преоден период во кој земјите членки треба да се усогласат со одредбите на оваа Директива.

Со измена на членот 1 од Директивата 84/5/ЕЕЦ: задолжителното осигурување ја покрива претрпената материјална и нематеријална штета; се предвидува можност државите членки на ЕУ да можат да го ограничат или исклучат правото на надомест на материјална штета предизвикана од **непознато возило**, со тоа што ако во истата незгода е претрпена и нематеријална штета, државите членки во своите национални законодавства можат да одредат франшиза на оштетените во висина до 500 евра и да го дефинираат поимот „значителна телесна повреда“.

Со измена на членот 1 став 4 од Директивата 72/166/ЕЕЦ:

- привремените регистарски таблици се изедначуваат со трајните таблички и
- поимот „вообичаено стационирање на возило“ појасно се дефинира, па во случај на нерегуларна регистрација, односно за возила со лажни или украдени таблички, за регистарски таблички кои престанале да важат или воопшто не се вратени, како територија на држава во која се случила сообраќајната незгода се смета државата во која возилото е нормално стационирано и обврската за надомест на штета ја превзема Гарантниот фонд на таа држава.

Со измена на членот 2 став 1 на Директивата 72/166/ЕЕЦ, се воведува забрана за контрола на осигурувањето на граничните премини помеѓу земјите членки на ЕУ. Поради злоупотребите на дозволените повремени проверки според 1-та Директива, забраната на контрола според оваа директива не се однесува само за возила кои се стационирани во земјите членки на ЕУ, туку и на возилата од третите земји, кои влегуваат од една од земјите членки на ЕУ во друга држава членка (контролата на осигурувањето е извршена при влезот во првата држава членка на ЕУ).

Со измена на Директивата 90/232/ЕЕС:

- се воведува поголема заштита на пешаците, велосипедистите и останатите немоторизирани учесници во патниот сообраќај, како посебна заштитена група на жртви на сообраќајни незгоди при што осигурувањето од АО би ја покривало нематеријалната штета на оваа група, доколку во незгодата било вклучено моторно возило без оглед на вината (согласно националните закони), како и заштита на патниците во возилата управувани од возачи под дејство на алкохол и дрога;
- обврската, возило купено во една од државите членки на ЕУ да биде осигурено до моментот на регистрација во другата држава во ЕУ, во која купувачот има постојано престојувалиште, тешко се исполнувала заради неволноста на осигурувачите во државата на ЕУ на претходната регистрација, за осигурување на возила кои се извезуваат, поради што возилото не можело да се осигура ни во осигурително друштво во државата на ЕУ на новиот сопственик, бидејќи нема дозвола за задолжително осигурување на возила кои се регистрирани во друга држава. Затоа, во Директивата е утврдено дека за период од 30 дена од извршениот увоз во држава членка на ЕУ, како држава на регистрација на возилото ќе се смета државата на вообичаено стационирање на возилото која ќе ги превземе и последиците во случај на сообраќајна незгода;
- се дава право на оштетениот да бара од осигурувачот изјава-потврда за состојбата на оштетните барања на трети лица од задолжителното осигурување на неговото возило, односно потврда дека нема пријавено оштетни барања, за целиот период на важност на договорот за задолжително осигурување од АО за неговото возило или за период до 5 години наназад. Ваквата потврда осигуреникот може да ја користи во случај на осигурување од автомобилска одговорност на своето возило во друга држава членка или друго осигурително друштво;
- се забранува воведување на клаузули од страна осигурителните друштва во однос на важење на осигурителното покритие, односно престанок на важење на осигурителното покритие во случај кога возилото престојува во друга држава подолг период.

Со измена на Директивата 2000/26 ЕЕС:

- се предвидува формирање на централно тело во земјите членки на ЕУ во кои би се собирале податоци за сообраќајните незгоди како на пр: полициски записници кои би биле достапни во електронска форма, а пристапот би бил овозможен на осигурувачите, оштетените лица и нивните застапници (член 6а во Директивата 2000/26/ЕЕ);
- право на оштетените лица за поведување на законски постапки против осигурувачот, во државата членка каде оштетените лица имаат престојувалиште (опис 16 а);

- се предвидува дека како именуван претставник на осигурувачот нема да се смета основање на филијала или претпријатие со значење од Бриселската конвенција од 1968 година и Регулативата на ЕС нр. 22/2001 (член 4).

Директивата почнала да се применува на 11.6.2007 г. со краен рок до 11.6.2012 г. Оваа Директива, претставува ревизија на претходните директиви. Таа не се однесува само на одредбите поврзани за сообраќај на странски моторни возила во посетената земја и сообраќајните незгоди во кои тие учествуваат, туку дел од одредбите мора да се применуваат и на сообраќајот и сообраќајните незгоди со домашни возила.

Генералното собрание на Советот на Бироата одржано во Лисабон на 29 мај 2008 година, усвоило измени на Внатрешните одредби поврзани со примената на 5-та директива за осигурување на моторни возила.

Заклучок

Со Препораката бр. 5, се поставуваат основи-те на Системот на зелена карта како аполитичен, што значи дека со него не управува ниту држава, ниту влада на било која земја, ниту некоја национална институција. Со Системот на зелена карта се трансформира задолжителното осигурување од автомобилска одговорност од осигурително покритие во домашната земја во осигурително покритие во странство според прописите на посетената држава. Со Директивите се врши унапредување на Системот со цел да се обезбеди подобра заштита на учесниците во меѓународниот сообраќај и преку усогласување на националните законодавства да се ообезбеди еднаква заштита на учесниците.

Промените предизвикани со економската нужност, како што е создавање на единствен европски пазар, укинување на гранични царински контроли, развој и ширење на меѓународниот патен сообраќај, ќе укажат на потребата на донесување нови и измена на постојните директиви за моторни возила, со цел понатамошно надоградување и модернизирање на системот на зелена карта. **ХАШКА КОНВЕНЦИЈА И СООБРАЌАЈНИ НЕЗГОДИ**

При настанување на сообраќајна незгода со странски елемент, за да се разреши прашањето за одговорност за штета (граѓанско правна вон договорност за штета) и надомест за штета, потребно е да се разрешат цел низ на прашања, а на кои прашања одговор може да се најде во Хашката конвенција, Системот на зелена карта и Критската спогодба

ХАШКА КОНВЕНЦИЈА И СООБРАЌАЈНИ НЕЗГОДИ

При настанување на сообраќајна незгода со странски елемент, за да се разреши прашањето за одговорност за штета (граѓанско правна вон договорност за штета) и надомест за штета, потребно е да се разрешат цел низ на прашања, а на кои прашања одговор може да се најде во Хашката конвенција, Системот на зелена карта и Критската спогодба



Пишува: Докторант Татјана Димов
Осигурување МАКЕДОНИЈА- Скопје
Виена Иншуренс Груп

Хашката конвенција за меродавно право за сообраќајни незгоди на патиштата е донесена во 1971 година¹⁾, ратификувана од СФР Југославија²⁾ превземена во правниот систем на Република Македонија со Уставниот закон за спроведување на Уставот на Република Македонија³⁾ и е дел на внатрешниот правен поредок.

- Системот на зелена карта е „постар“ од Хашката конвенција, но тој заедно со Критската спогодба⁴⁾ имаат за цел да ги изедначат сообраќајните незгоди со странски елемент⁵⁾ со домашните сообраќајни незгоди, како во однос на заштита на оштетените лица со странско возило со надоместување на причинетата штета на ист начин како и на оштетените со домашно моторно возило, така и во однос на заштита на сопственикот или возачот на возилото во странската земја, кој е одговорно лице, и кој мора да биде заштитен, исто како и во својата земја, односно во земјата на регистрација.

¹⁾ The Convention on the law applicable to traffic accident

²⁾ Службен лист на СФРЈ, Меѓународни договори, бр.26/1976 година

³⁾ чл. 5 од Уставниот закон за спроведување на Уставот на РМ „Постојаните сојузни прописи се превземаат како републички со надлежностите на органите утврдени со Уставот на Република Македонија“

⁴⁾ Критската спогодба е спогодба со која се уредуваат меѓусебните односи помеѓу националните бироа за осигурување на земјите членки на Системот на зелена карта.

⁵⁾ сообраќајни незгоди во кои учествуваат повеќе моторни возила со регистраии од различни земји

Предмет на регулирање со Хашка Конвенција

Хашката конвенција одредува кој закон⁶⁾ ќе се примени за граѓанско право вон договорна одговорност настаната со сообраќајна незгода со странски елемент, без оглед на судот кој е надлежен за утврдување на таа одговорност.

Како Хашката конвенција е составен дел на внатрешниот поредок на РМ од самото осамостојување, таа се применува долг низ на години. Сепак од судската пракса може да се види дека постојат определени проблеми со нејзината примена.

Определени судови неоправдано ја заобиколуваат примената на Хашката конвенција во споровите за одговорност за штета причинета со сообраќајна незгода со странски елемент во однос на прашањето за меродавно право.

Тука, мора да споменеме дека и Законот за меѓународно приватно право (ЗМПП) содржи општа одредба на меродавно право кај вон договорната одговорност⁷⁾. Но колизиските одредби содржани во Хашката конвенција имаат приоритет во однос на одредбите од ЗМПП, односно во случај на сообраќајна незгода со странски елемент, како *lex specialis* се применува Хашката конвенција за меродавно право кај сообраќајни незгоди. Самиот ЗМПП одредува дека неговите одредби не се применуваат на односите кои се предмет на негово регулирање, ако тие се регули-

⁶⁾ меродавно право

⁷⁾ чл. 33 од Законот за меѓународно приватно право (Сл. Весник бр. 87/2007 и 156/2010)



рани со меѓународни договори⁸⁾. На овој приоритет посредно укажува и Уставот на РМ определувајќи ги меѓународните договори како извор на правото - дел од внатрешниот поредок кои не може да се менуваат со закон⁹⁾.

Според Конвенцијата, сообраќајна незгода претставува секоја незгода во која учествувала едно или повеќе моторни и не моторни возила, а која се случила во сообраќај на јавен пат на место отворено за секого или на приватно место, но отворен за одреден број на лица кои имаат право да го користат¹⁰⁾.

Во споредба на оваа дефиниција, со поимите содржани во нашето законодавство ќе видиме големи сличности. Според Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата¹¹⁾ сообраќајна незгода е настан на патот предизвикан како последица од непочитување на сообраќајните правила и прописи во која учествувало најмалку едно возило во движење и во која најмалку едно лице е повредено, загинало или од последиците на таа сообраќајна незгода починало во рок од 30 дена или од истата е предизвикана материјална ште-

та. Истиот закон патот го дефинира патот како сообраќаен објект на кој се врши сообраќај¹²⁾, а Хашката конвенција пропишува дека е потребно сообраќајната незгода да се случи на јавен пат, приватни површини или други површини отворени за јавноста. Терминот моторно возило во Законот за безбедноста на сообраќајот на патиштата¹³⁾ е дефиниран како возило на моторен погон, кое вообичаено се користи за превоз на лица или стока на патиштата или за влечење на возила на патиштата и кое има најмалку четири тркала и максимална проектирана брзина над 25 км/час. Хашката конвенција како сообраќајна незгода ја подразбира и незгода предизвикана од не моторно возило.

Посебни случаи на кои не се применува Хашката конвенција

Во Хашката конвенција таксативно се наведени случаите кога не се применува Конвенцијата¹⁴⁾. Тоа се случаи на одговорност за штета, кои се решаваат според други правила определени

⁸⁾ чл. 2 од ЗМПП

⁹⁾ чл. 118 од Устав на РМ

¹⁰⁾ чл. 1 ст. 2 Хашка Конвенција

¹¹⁾ чл. 2 ст. 1 т. 139 од Законот за безбедноста на сообраќајот на патиштата (Сл. весник 169/15 и 226/15)

¹²⁾ чл. 2 ст. 1 т. 1 од Законот за безбедноста на сообраќајот на патиштата (Сл. весник 169/15 и 226/15)

¹³⁾ чл. 2 ст. 1 т. 54 од Законот за безбедноста на сообраќајот на патиштата (Сл. весник 169/15 и 226/15)

¹⁴⁾ чл. 2 од Хашката конвенција

или со договор или со законски акт. Па така, Конвенцијата не се применува:

- На одговорноста на производителот, продавачот и сервисерот на возилото. За одговорност на овие лица се применува правото определено во договорот за продажба, договорот за дело, односно во актите склучени помеѓу овие лица и третите оштетени лица.
- На одговорноста на сопственикот на патиштата, како и на лицето одговорно за одржување на патиштата¹⁵⁾. Овде не се работи за сообраќајна незгода, но со една мала напомена, имајќи во предвид дека лицето одговорно за одржување на патиштата може да биде одговорно за сообраќајна незгода. Во праксата, многу често се случува сообраќајната незгода да се случи од причини поврзани со самиот пат, и тоа поради оштетување, необезбеденост на патот или нешто друго. Се поставува прашањето дали во овие случаи ќе се примени Хашката конвенција и која точка на врзување (критериум) ќе се примени за одредување на меродавното право?
- На одговорност за постапките на трети лица со исклучок на одговорноста на сопственикот на возилото и наредбодавачот. Ова упатува на заклучок дека Конвенцијата се применува само на учесниците во сообраќајни незгоди.
- На регресни побарувања помеѓу одговорните лица (штетници).
- На регресни побарувања и суброгација кои се однесуваат на осигурителните друштва. Во овој и во претходниот случај, на кој не се применува Конвенцијата, се применуваат правилата на облигационото право.
- Тужби и регресни побарувања, поднесени од страна на фондовите за социјалните осигурувања¹⁶⁾. Овде се применуваат внатрешните правила на земјата во која се остварува регресното побарување поставено од страна на фондовите за социјално осигурување.

Анализирајќи ги горенаведените исклучоци, произлегува дека сите овие исклучоци се решаваат според други правила, утврдени или во договор или во законските акти. Но овие исклучоци може да се посматраат и од друг агол од она што е наведено во Хашката конвенција. Сообраќајната незгода може да се случи од причини поврзани со не одржување на патиштата или поради одговорност на производителот, сервисерот или продавачот. Мора да се има предвид дека надомест на штета предизвикана од сообраќајна незгода е многу сложена институција кој побарува анализа на сите околности врзани за незгодата, а кои се однесуваат:

- на осигурувањето, кое може да биде од повеќе (различни) видови;

- на одговорноста на други лица кои директно не учествувале во сообраќајната незгода;
- на регресните побарувања спрема физички и правни лица;
- побарувања на фондовите за социјално осигурување спрема осигурувачите.

Овие околности ја прават сложена сообраќајната незгода и истите побаруваат одредување на меродавно право¹⁷⁾ кога е присутен странскиот елемент.

Сообраќајни незгоди на кои се применува Хашката конвенција

За спорови од сообраќајни незгоди со странски елемент, Хашката конвенција одредува посебно колизиско правило за избор на соодветна¹⁸⁾. Според Конвенцијата како **меродавно право во споровите** по повод сообраќајна незгода со странски елемент се применува **правото на територијата на државата каде се случила незгодата-lex loci delicti commissi**.

Значи правото кое се применува на сообраќајните незгоди со странски елемент е домашното право на државата каде што се случила незгодата. Секогаш ќе се применува „внатрешното право“ на државата каде се случила незгодата, што значи исклучен е институтот реципроцитет и упатување на трето право. Имено, и самата Конвенција содржи одредба според која Конвенцијата ќе се применува без оглед на реципроцитет¹⁹⁾. Тоа значи дека Хашката конвенција ќе се применува секогаш, без оглед дали се работи за држава која ја ратификувала конвенцијата или не. Правилата дадени во Хашката конвенција се независни од барањето за реципроцитет.

Може да се каже дека денес правилото *lex loci delicti commissi*, не се смета за апсолутно соодветно за регулирање на сите меѓународно вон договорни обврски настанати од штета, па можеби и заради тоа дојде до промена во нашиот закон²⁰⁾ кој го дава општото правило за вон договорна одговорност за штета. Имено, според ЗМПП (сл. 87/2007) кај вон договорната одговорност на штета како меродавно правото беше пропишано правото на местото каде што дејствието е извршено. Со измената ЗМПП од 2010 година (Сл. весник 156/2010) како општо правило кај вон договор-

¹⁷⁾ со случај на колизија на повеќе права

¹⁸⁾ чл. 3 од Конвенцијата „Меродавно право е внатрешното право на државата на чија територија се случила сообраќајната незгода“.

¹⁹⁾ чл. 3 од Конвенцијата „Примената на членовите од 1 до 10 од оваа конвенција не зависи од реципроцитет“.

²⁰⁾ чл. 33 од Законот за меѓународно приватно право

¹⁵⁾ Конвенцијата овде на ја определува категоријата на патиштата

¹⁶⁾ пензиско и здравствено осигурување

ната одговорност на штета е пропишано правото на државата каде настанала штетата (*locus damni*), без оглед на државата во која се случил настанот што ја предизвикал штетата и без оглед на државата во која се случиле индиректните последици. Со ова правило се опфатени сите случаи на вон договорна одговорност за штета, а за кои нема посебни меѓународни колизиски решенија. А меродавно право во споровите произлезени од сообраќајните незгоди со странски елемент се определува согласно правилата на Хашката конвенција.

Изгледа уште при донесување на Хашката конвенција се увидоа недостатоците на правилото *lex loci delicti commissi*, и истите се ублажија со воведување на алтернативни „точки на врзување“ за кои треба да се води сметка при изборот на меродавното право. Иако **основно правило според Хашката конвенција е правилото *lex loci delicti commissi***, постојат и определени исклучоци. Односно, основно правило по кое се одредува меродавното право кај сообраќајни незгоди со странски елемент е *lex loci delicti commissi*, но доколку се исполнат определени услови, утврдени во Конвенцијата, треба да се примени друга точка на врзување, односно ќе се примени правото на местото каде е регистрирано возилото. Наведените услови, значат околности кои се однесуваат на една сообраќајна незгода. Тие околности се однесуваат на лицата сопственици т.е. корисници на моторните возила, на оштетените лица, без оглед дали во време на незгодата биле во возилото или надвор од него. Наведените лица мораат, според одредбите на Конвенцијата, да бидат поврзани со возилото (како нивни сопственици или корисници) како и со земјата во која е регистрирано возилото, односно мораат да имаат редовен престој во таа земја.

Меродавното право, ќе се определува спрема местото на регистрација на возилото, ако во сообраќајната незгода учествувало само едно возило, кое е регистрирано во друга земја, а не во онаа земја во која е случена незгодата, и тоа право ќе се применува при утврдување на одговорноста²¹⁾:

- Спрема возачот, сопственикот на возилото, корисникот како и секое друго лице кое има некое право во врска со возилото, без оглед на нивниот редовен престој. Значи одговорноста на наведените лица ќе се регулира според меродавното право определено според регистрацијата на возилото. Овде е битна поврзаноста на сопственикот или корисникот со самото возило. Се чини дека овде не е земено во предвид дека возачот може да биде лице кое нема никаква врска ниту со возилото,

ниту со земјата на регистрација, освен што во време на незгодата го управувал возилото. На пр. сопственикот или корисникот на возилото може, во земјата на случување на незгодата (*lex loci delicti commissi*) да овласти лице да управува со возилото, а тоа лице може да има престој во таа држава. Оправдано се поставува прашањето дали е правилно на ваков начин да се определува меродавното право за наведените лица.

- Спрема оштетеното лице, кое било патник во возилото во време на случување на незгодата, ако неговиот редовен престој е во земјата каде е регистрирано возилото. Овде, за да се примени правото по местото на регистрација, мора да се исполни условот - редовниот престој на патникот и местото на регистрација да се наоѓаат во иста држава. Определени дилеми се јавуваат кога оштетениот патник почине како последица од случена сообраќајна незгода и како побарувачи на штета се јавуваат блиските сродни лица на покојникот. Постојат две толкувања како да се третираат блиските сродници на покојникот, едното пошироко толкување според кое и овие лица влегуваат во категоријата оштетено лице, а според другото потесно толкување, според кое овие лица не спаѓаат во категоријата оштетено лице бидејќи конвенција е децидна и се однесува само на оштетен патник. Ова потесно толкување на терминот „оштетено лице патник“ значи дека во случај кога само едно возило е учесник во сообраќајна незгода и оштетениот патник почине како последица од незгодата, а имал редовен престој во земјата на регистрација, неговите блиски не може да го користат правото на регистрација, туку за нивното барање на надомест на штета поради смрт на блиско лице ќе се применува правото на земјата каде се случила незгодата.
- Спрема оштетено лице кое во време на сообраќајната незгодата, било надвор од возилото, ако неговиот редовен престој е во земјата каде е регистрирано возилото. Конвенцијата регулира и ваква ситуација, која е многу ретка, но сепак можна, да лицето кое е оштетено надвор од возилото, во моментот на сообраќајната незгода, има редовен престој во земјата во која е регистрирано возилото.

Хашката конвенција го дефинира и случајот кога во една сообраќајна незгода, каде учествувало само едно возило, има повеќе оштетени лица²²⁾. Во тој случај, меродавното право се одредува, посебно спрема секој оштетен. Во случај кога еден оштетен има редовен престој во земјата на регистрација на возилото, а другиот оштетен нема редовен престој во земјата на регистрација на возилото, спрема првиот оштетен ќе се примени правото на земјата-државата на регистрација на возилото, а спрема другиот оштетен ќе се примени правото на државата каде е случена незгодата.

²¹⁾ чл. 4 ст. 1 т. а) од Хашката конвенција.

²²⁾ чл. 4 с. 1 т. а) на Хашката конвенција.

Тоа значи дека важечкото право ќе се определува според двете точки на врзување: место на случување на незгода и според место на регистрација на возилото. Тоа, практично значи дека во врска со една сообраќајна незгода во постапките за надомест на штета на оштетените лица ќе се применуваат права на различни држави:

- правото на државата каде е случена незгодата и
- правото на државата каде е регистрирано возилото.

Ако во една сообраќајна незгода учествувале повеќе возила, тогаш меродавното право се определува спрема местото на незгодата т.е. правото на државата каде се случила незгодата, освен ако сите возила се регистрирани во иста земја²³⁾ кога меродавното право се определува спрема според местото на регистрација т.е. правото на државата каде е регистрирано возилото.

Меродавно право за надомест на штета настаната на предмети

Хашката конвенција одредува посебни правила за меродавно право во случаите на побарување на надомест на штета настаната на предмети, без оглед на тоа дали се наоѓале во возилото или надвор од него. И овде се применуваат двете точки на врзување, и местото на случување на незгодата и местото на регистрација на возилото.

- Ако предметите кои за време на незгодата се наоѓале во возилото припаѓале на патникот, тогаш ќе се применува правото кое се применува за одговорност спрема патникот. Значи ако земјата на редовниот престој на патникот е иста со земјата на регистрација на возилото, за барањето за надомест на штета на предметите кои припаѓале на патникот и кои се наоѓале во возилото, меродавно е правото на земјата на регистрација²⁴⁾. Во спротивен случај, меродавно е правилото *lex loci delikti commissi*. Значи, исто право е меродавно за одговорноста спрема патникот и спрема неговите предмети кои се превезувале во возилото. Битно е предметите да припаѓаат на патникот и да се наоѓаат во возилото, не надвор од возилото.
- Ако предметите не припаѓаат на патникот, односно ако се работи за предмети кои припаѓаат на сопственикот или на трети лица, тогаш ќе се применува меродавното право, кое се применува на одговорност спрема сопственикот на возилото²⁵⁾.
- Ако предметите се наоѓале надвор од возилото, во време на случување на сообраќајната незгода, ќе се применува правото по местото на незгодата, освен доколку не се работи за предмети кои припаѓале на оштетено лице

кое се наоѓало надвор од возилото во време на случување на незгодата, тогаш ќе се применува правото кое е меродавно спрема тоа оштетено лице²⁶⁾.

Од горенаведеното, може да се заклучи дека за надомест на штета на предмети предизвикани од сообраќајна незгода со странски елемент, се применува меродавното право кое се применува и на учесниците во незгодата²⁷⁾ во зависност од тоа на кого му припаѓаат предметите, односно кој е одговорен за нив во време на сообраќајната незгода. Ова решение е дадено за предметите со цел полесно да се одреди меродавното право за предмети.

Возила со повеќе регистрации или без регистрација

Во членот 6 од Хашката конвенција е даден последниот исклучок од примена на општото начело дадено во член 3 од Конвенцијата - *lex loci delikti commissi*, а се опфатени случаите кога возилото учесник во сообраќајна незгода е нерегистрирано или возилото е регистрирано во повеќе држави.

Кај возила кои се нерегистрирани или кои се регистрирани во повеќе држави, е неможно да се докаже или е тешко да се докаже местото на регистрација, тогаш се применува правото на државата во која возилото редовно се задржува.

Во овој случај, правото на државата во која возилото редовно се задржува е замена за правото на државата во која возилото е регистрирано. Исто така, ова право ќе се применува и во случај кога сопственикот, корисникот или возачот на возилото во моментот на случување незгодата немале редовно престојувалиште во државата на регистрација.

²⁶⁾ чл. 5 ст. 3 на Хашката конвенција.

²⁷⁾ сопственик на возило, оштетен патник и оштетено лице надвор од возилото



²³⁾ чл. 4 т. б) на Хашката конвенција.

²⁴⁾ чл. 5 ст. 1 на Хашката конвенција.

²⁵⁾ чл. 5 ст. 2 на Хашката конвенција.

Обем на примена на меродавното право определено со Хашката конвенција

Меродавното право кое се одредува според правилата на Хашката конвенција, без оглед на тоа дали е одредено по место на незгодата или место на регистрација на возилото, ќе го одреди основот и ширината на одговорноста, видот на повредата и надоместокот, како и други прашања во врска со штетата, штетникот и оштетеното лице²⁸⁾.

Во членот 8 од Конвенцијата се набројани прашања кои треба да ги реши меродавното право надлежно за сообраќајна незгода со странски елемент, кои прашања го сочинуваат обемот на примена на меродавното право. Во членот се само како пример наведени прашања кои треба да ги реши меродавното право и тоа:

- услови и обем на одговорност;
- причини за ослободување од одговорност;
- поделена одговорност;
- постоење и видови на штети кои се надоместуваат;
- вид и обем на надомест;
- лица кои имаат право на надомест на штета;
- застареност и губење на право со проток на време итн.

Судијата е тој кој во конкретен случај применувајќи го одредбите од Хашката конвенција е овластен да го примени меродавното право и на други прашања за кој ќе оцени дека примената на тоа право е потребно. Судовите прибираат информации за содржината на меродавното право кое треба да го применат со помош на Министерството за правда, Одделот за правна помош.

Примена на закон кој според Хашката конвенција е меродавен, судот може да одбие, само доколку тој закон е очигледно спротивен на јавниот поредок²⁹⁾.

Сето горенаведено за меродавното право кај сообраќајните незгоди со странски елемент задава големи главоболки на судовите, бидејќи некогаш е тешко да се одреди кое право е меродавно со оглед на судирот со другите прописи кои исто така треба да се земат во предвид: Законот за меѓународно приватно право, Законот за задолжително осигурување со сообраќајот и сл.

Судска пракса за примена на Хашка конвенција

Случај 1. Сообраќајна незгода случена на територија на Р. Македонија на патот Охрид - Струга, помеѓу возило со странска регистрација (Р.

Словенија) и возило со македонска регистрација. Со кривична пресуда донесена од Основен суд Струга, возачот на македонското возило е огласен за виновен за настанување на сообраќајната незгода. Тужба за надомест на нематеријална и материјална штета претрпена во сообраќајна незгода со странски елемент, поднесена е во Словенија каде постојано живеалиште имаат тужителите (возач и сопатник во возилото со словенечка регистрација) кои се државјани на Словенија и се здобиле со тешки телесни повреди, а тужени се осигурителна компанија од Македонија, каде е осигурено возилото со македонска регистрација и осигурителна компанија од Словенија, каде е осигурено странското возило со словенечка регистрација. Судот во Љубљана прифати надлежност за овој спор согласно Законот за меѓународно приватно право на Р. Словенија, бидејќи тужителите имаат постојано живеалиште во Словенија и претрпеле тешка телесна повреда и еден од тужените има седиште во Словенија, и во процесната постапка се применува Законот за парнична постапка на Р. Словенија.

По однос на прашањето кое право треба да се примени при одлучување за тужбеното барање за надомест на нематеријална и материјална штета предизвикана од сообраќајна незгода, судот ја примени Хашката конвенција, односно го примени македонското право како право на државата каде се случила сообраќајната незгодата. „Имено судот констатира дека во овој случај не е даден ниту еден од исклучоците од чл. 4 од Хашката конвенција, којшто би ја оправдувал примената на словенечкото право, бидејќи во несреќата учествувале најмалку две возила и двете возила биле регистрирани во различни држави, односно во Словенија и во Македонија. Со оглед наведеното, погрешно е правното согледување на тужителите дека наводно во предметот треба да се примени правото на местото, каде настанала последицата, односно словенечкото право бидејќи двајцата тужители имаат живеалиште во Словенија и овде настанува штетната последица. Со оглед на одредбата од чл. 3 од Конвенцијата, при процена на основаноста на тужбеното барање на тужителите, значи треба да се примени правото на Република Македонија³⁰⁾“ Судот во Љубљана побара правна помош за да се запознае со содржината на македонското право, преку Министерството за правда на Р. Словенија, коешто на судот и му ја достави содржината на македонското право: одредби за одговорност, поделена одговорност, лимит на осигурително покритие, одредби од за-

²⁸⁾ чл. 8 на Хашката конвенција.

²⁹⁾ чл. 10 на Хашката конвенција.

³⁰⁾ Пресуда П2345/2007-III од 16.12.2015 на Окружниот суд во Љубљана



конот за безбедност на сообраќајот и сл. Судот го примени лимитот на осигурително покритие кој важи на местото на настан Р. Македонија согласно Критската спогодба.

Случај 2. Сообраќајна незгода случена во Србија, помеѓу возило со швајцарска регистрација и камион со македонска регистрација. Во швајцарското возило погинува сопатник државјанин на Швајцарија, а македонскиот државјанин - возач на македонското возило со кривична пресуда во Србија огласен за виновен. Во Сремска Митровица (Србија) регресна тужба поднесува швајцарскиот фонд за пензија кој исплаќа семејна пензија на фамилијата на погинатиот сопатник за надомест на исплатени семејни пензии против македонско осигурително друштво каде е осигурен камионот учесник и причинител на незгодата. Судот во Сремска Митровица прифаќа надлежност на судот да одлучува по оваа тужба од причина што таму се случила незгодата согласно Законот за решавање на судирот на законите со прописите на други земји во определени земји и се применува процесното право на Србија. По однос на правото кое треба да се примени за да се реши тужбеното барање на тужителот, судот утврди дека во конкретниот случај се работи за регресно побарување на пензиски фонд и согласно чл. 2 од Хашката конвенција на овие тужбени барање не се применува Хашката конвенција. Во конкретниот случај, се примени содржината на правото на Швајцарија, бидејќи на тоа право упатува друг меѓународен договор - Уредба за потврдување на Конвенцијата за социјално осигурување помеѓу ФНРЈ и Швајцарската конфедерација. (Сл. лист на СФРЈ бр. 8/84 и 12/84) каде е пропишано дека се применува законот на онаа договорна страна на чија територија се вршела активноста врз основа на која се одредува осигурувањето (се мисли на социјалното осигурување)³¹⁾. Судот во Сремска Митровица содржи-

ната на правото на Швајцарската конфедерација ја утврди на начин пропишан со Законот за решавање на судирот на законите со прописите на други земји во определени односи односно преку Министерството за правда. По однос на лимитот на осигурително покритие се примени лимитот на државата (Србија) каде е случена сообраќајната незгода.

Случај 3. Сообраќајна незгода случена во Хрватска, учесник само едно возило со македонска регистрација, тешко повреден патник со возилото, државјанин на Македонија и со редовен престој во Македонија. Патникот и неговите блиски лица поднесоа тужба за надомест на нематеријална штета за здобиена тешка телесна повреда и за душевен бол на тежок инвалидитет на блиско лице во Република Македонија против македонска осигурителна компанија каде беше осигурено возилото учесник во незгодата. Надлежноста на Судот во Скопје, воопшто не беше спорна со оглед на исполнување на општото правило за надлежност - седиште на тужен. По однос на правото по кое ќе се примени при одлучување за тужбеното барање на тужителите, судот ја примени Хашката конвенција и тоа исклучокот од правилото *lex loci delicti commissi* предвиден во чл. 4 ст. 1 т. а), односно го примени правото на државата каде е регистрирано возилото - македонското право, од причина што Македонија е државата на регистрација на единственото возило учесник во незгодата и оштетениот патник има редовен престој во Македонија. Судот примени пошироко толкување на во чл. 4 ст. 1 т. а) на Хашката конвенција со тоа што го примени македонското право при одлучување за тужбените барања на блиските сродници на патникот кои побаруваа надомест на нематеријална штета за тежок инвалидитет на блиско лице³²⁾. Судот, во овој спор го примени лимитот на осигурително покритие кој важи на местото на случување - на територија на Хрватска согласно Критската спогодба.

³¹⁾ Пресуда Посл. бр. 2П214/2015 од 31.10.2016 на Стопански суд во Сремска Митровица.

³²⁾ Пресуда П.1296/01 на Основен суд Скопје 1 Скопје.



ЦЕЛОСНА ПОСВЕТЕНОСТ НА КЛИЕНТИТЕ

ОБД Седа Брокер А.Д. е формирана во текот на 2008 година со цел воведување на нови стандарди во македонското осигурување, кои претпоставуваат целосна посветеност кон потребите и барањата на клиентите. Со вака поставената цел уште од самиот почеток друштвото го гради имиџот на компанија која нуди целосна и сеопфатна услуга на своите клиенти, како во делот на изнаоѓање на најдобро решение на потребите за осигурување на клиентите, така и во делот на најбрзо и најдобро реализирање на отштетните побарувања.

За остварување на оваа цел, друштвото се екипираше со кадар кој на најдобар можен начин може да ги задоволи потребите на своите клиенти. Тимот на друштвото се состои од 17 вработени и претставува спој на искуство и младост. Ваквиот спој претставува одлична синергија и го прави тимот искусен и енергичен во исто време. Вработените се распределени во 4 подружници кои друштвото го прават достапно до клиентите.

Воедно, треба да се напомене и соработката на друштвото со станиците за технички преглед на Пауер Спорт Систем ДОО, со што зацртаната цел за посветеност кон потребите и барањата на клиентите добива една нова и уште поуспешна димензија.

Друштвото има склучено договори за посредување во осигурување со единаесетте друштва за неживотно осигурување кои опстојуваат во Република Македонија, како и со две друштва за животно осигурување. Со вака воспоставената соработка во целост можеме да ги сервисираме сите потреби на нашите клиенти и истите да ги претставуваме пред друштвата за осигурување.

Од моментот на своето основање до денес друштвото бележи постојан подем во своето работењето и воедно денес може да се пофали со повеќе од 40.000 задоволни клиенти. Изминатата година друштвото ја заврши со нешто повеќе од 4.000.000 евра бруто полисирана премија што го позиционира друштвото на самиот врв на брокерските друштва кои претежно работат во делот на неживотното осигурување. Ваквите успеси претставуваат наше задоволство, но воедно го будат и претставуваат и уште поголема обврска за наше понатамошно усовршување и подобрување на услугата која ја нудиме на нашите клиенти.



НЕМАТЕРИЈАЛНИ ШТЕТИ ВО ЕВРОПСКИТЕ ДРЖАВИ



Пишува: Маја Ризова

Самостоен стручен соработник за правни совети во Триглав осигурување

Од вкупниот број на штети од авто-одговорност кои се пријавуваат годишно, некои 40% се побарувања за нематеријални штети. Нематеријална штета е нанесување некому физички и психички бол или страв. Може да се сретнат и други називи, како неимотна штета, морална штета, не-економска штета, иматеријална ...

Во осигурителната пракса, особено кај осигурувањето од авто-одговорност, поимот нематеријална штета е и тоа како познат и застапен, особено ако се земе во предвид грубата статистика на бројот на пријавени штети. Од вкупниот број на штети од автоодговорност кои се пријавуваат годишно, некои 40% се побарувања за нематеријални штети. Нематеријална штета е нанесување некому физички и психички бол или страв. Може да се сретнат и други називи-неимотна штета, морална штета, некономска штета, иматеријална и така натаму.

Целта на овој вид надомест е пружање некаква сатисфакција на оштетениот кој претрпел душевна бол, со тоа што при одмерување на висината на истата се води сметка за значењето на повреденото добро и целта за која овој вид на надомест служи, така што со него да не бидат погодени тенденциите кои не се споиви со нејзината природа и општествена цел. Иако институцијата нематеријална штета постои уште во најстарите човечки цивилизации, сепак во одредени човечки општества била целосно оспорувана, па иако во правната наука кај скоро сите цивилизирани држави е установена како еден општоприфатен институт, занимавањето на правната и пошироката заедница со овој институт воопшто не е единствена. Главните разлики се однесуваат на нејзината правно-етичка природа, како и не/можноста да се утврди објективната висина на самата штета, неможноста да се утврди соодветниот правичен надомест, како и кругот на лица кои имаат право на таков вид надомест.

Во **Шведска**, земја која и припаѓа на оние повисоко развиени европски земји, начинот на кој се утврдува надоместот за нематеријална штета е точно утврден и доста униформиран. Првично нематеријалните штети се решаваат во компанијата која е осигурувач од автоодговорност на возилото во кое повредениот се наоѓал или бил во непосредна близина на истото. Интересно е што и возачот на возилото има право на надомест, без оглед на неговата вина за настанатата сообраќајна несреќа.

Надоместот на нематеријална штета се одвива во две фази, односно прво се утврдува надомест за периодот на таканаречена **“медицинска итност” (medical emergency)**. Овој период отпочнува од денот на настанување на несреќата и трае се до моментот кога медицинската состојба на повредениот ќе се стабилизира. Овој период ќе се смета за завршен кога медицинската состојба на повредениот е

стабилна до тој степен да сите несакани ефекти се догледни-ситуацијата е статична. Овие несакани ефекти се одредуваат со воспоставената шведска скала која може да се движи од 1-99%, зависно од периодот и степенот на настанатите повреди, односно периодот на закрепнување на повредениот. Вообичаено овој период трае неколку месеци, па и година, но може да биде и подолг период.

Надоместот за време на периодот на медицинска итност содржи надомест за бол и страв, надомест на трошоци кои настанале и изгубена заработка, односно нематеријалната штета е поделена на три категории- надомест за бол и страв, надомест за недостатоци и неспособност и други тошоци за специфични непријатности. Надомест за бол и страв се однесува на психичките непријатности кои настанале за време на периодот на закрепнување. Таблиците кои се однесуваат на калкулирање на овој надомест се објавени од TSN. Надоместот го утврдува компанијата која го решава побарувањето по овој основ, но доколку има несогласувања со оштетениот, секогаш TSN можат да бидат консултирани за мислење. Од јануари 2002 година наваму, се воспоставени соодветни стандарди на сумите за надомест, со што е олеснет патот кон остварување на идејата за намалување на претерано исплатена сума за надомест.

Постои и надомест за нагрденост, што се однесува на последиците на надворешниот изглед на повредениот, како што се лузните или било кои други козметички дефекти. Во пракса, ова се докажува со фотографии и овој вид на надомест се определува со соодветни таблици определени од TSN. Фактори кои исто така се земаат во предвид се неможноста за движење, намален слух, намален вид, сетила за вкус, мирис итн. При определување на надоместот за бол ис срав, возраста на повредениот е ирелевантна и нема никакво значење, додека кај надоместот за нагрденост или другите видови на непријатности се одредуваат согласно возраста. Кај помладите лица овој надомест може да биде многу повисок.

Трошоците за лекување, нега, превоз се пресметуваат согласно доказите, а се разбира и други трошоци кои се во корелација со повредата и се докажани. Додека надоместот за нематеријална штета за определува во форма на една паушална сума, надомест за идна изгубена заработка вообичаено се определува на годишно ниво. Од износот на изгубена заработка кој се определува на годишно ниво се одбиваат сите оние надоместоци кои се поврзани со повредата-боледување, посебен надомест за повреди или било какви други надоместоци од социјалните осигурувања.

Потоа следи утврдувањето на надомест за периодот на траен инвалидитет (permanent disability). Надомест за периодот на инвалидитет го определува независниот, специјално создаден орган за таа намена таканаречен Trafikskadenmynd или TSN(Комисија за повреди во сообраќајни несреќи).Ако се утврди дека проценот на инвалидитет е повеќе од 10%, компанијата која го решава барањето е должна да се обрати до TSN да ја одреди сумата за надомест. Согласно Шведскиот закон за надомест на штети, надоместот мора да биде исплатен во форма на годишен ануитет особено ако се утврди дека е тој од есенцијална важност за повредениот, но може да биде исплатен и во форма на капитализирана сума ако постојат услови за тоа. Во Шведска, најголем дел од надоместот се утврдува преку Комисијата за нем. штети (TSN) и е многу ретко овие случаи да звршат на суд. Ова специјално тело е признаено од Владата на Шведска и е составено од повеќе висококвалификувани стручни кадри од областа на осигурувањето и правото и има исклучително високо влијание на висините за надомест на нематеријални штети. Компаниите кои ги решаваат оштетните побарувања се должни да се обратат до TSN за утврдување на суми за компензација во повеќето сложени случаи кои се точно утврдени.

Целосен надомест ќе се утврди откако ќе се соберат сите погоре наведени координати.

Доколку се работи за смрт, надоместот за утврдува така што определената сума треба да ги покрие сите настанати разумни трошоци за погреб или било кои трошоци кои се во причинска врска со смртта (неочекувани патни трошоци, верски обичаи и сл.), како и трошоците за изгубена издршка. Од јануари 2002 година, право на надомест има секоја особа која била во блиска врска со починатиот. Доколку износот за надомест по основ на изгубена издршка е повеќе од 50% од основната сума, тогаш надоместот го утврдува TSN.

Во секој случај лимитот (минималната сума на осигурување) кој се однесува на нематеријални и материјални штети без оглед на типот на возилото кое е осигурано е прилично висок, односно изнесува 300.000.000 Шведски круни или прилично 33.000.000 ЕУР по незгода, па оттука и определените суми за надомест на нематеријални штети одат во доста високи размери.

Откако компанијата кај која е поднесено барањето за надомест ќе ја исплати сумата на оштетените, истата има право да поднесе барање до друштвото за осигурување –осигурувач на возилото управувано од возач кој бил виновен за сообраќајната несреќа.

Интересно е тоа што, иако е исплатената сума за надомест утврдена со спогодба или со судска

одлука, таа може да биде повторно разгледувана доколку се утврди дека условите врз основа на кои е искалкулирана се материјално променети.

За разлика од Шведска, ситуацијата во **Унгарија** има доста сличности со нашата осигурителна пракса. Во оваа земја не постојат точно утврдени критериуми врз основа на кои би се пресметувал износот за надомест кај повредените, туку до овој износ се доаѓа исклучиво врз основа на судската пракса. Износите за надомест доста варираат, а доколку се земе некој просек, износот за надомест на за полесни повреди изнесува некаде од 300 до 1500 ЕУР, додека оние потешки случаи се движат во некоја поширока рамка која може да достигне и сума од 100.000 ЕУР, зависно од степенот и тежината на здобиените повреди и трајниот инвалидитет. Досега во Унгарија не се разграничуваа основите по кои се надоместува нематеријална штета, додека од март 2014 година

(со измените во граѓанскиот законик) се разликува надомест за претрпен бол и страв, изгубена заработка, трошоци за нега, лекарски трошоци, трошоци за издржување итн. Во случај на смрт, сите блиски сродници имаат право на надомест, но секогаш се докажува дали тие живееле заедно со починатото лице и колку била блиска нивната врска. Износите се одредуваат зависно од возраста, блискоста и така натаму, па тие варираат од 4.000 па се до 15.000 ЕУР по оштетен. Оштетените имаат право и на погребни трошоци кои се докажуваат исклучиво со сметки.

Во **Чешка** пак, постои специфичен начин на утврдување на надоместот за нематеријални штети. Пред се, со барањето за надомест на ваква штета, мора да бидат приложени и сите медицински извештаи, сметки и друга документација која ги поткрепува повредите. Потоа, согласно чешкиот закон нематеријалната штета се пресметува со одреден број на единици и секоја единица има фиксна сума. Така што доколку се утврди дека некоја повреда има неколку единици, тогаш фиксно утврдената сума од 251,28 CZK (900 ЕУР) се множи со бројот на единици. На пример, доколку лицето кое е повредено има скршеница на раката, тоа одговара на 30 единици, односно сумата за надомест се добива со множење (30 x 251,28 CZK) и се добива износ од 7.538,4 CZK или околу 27.000 ЕУР. На овој износ може да се додаде и износ за претрпен страв, трајни последици, изгубена заработка, медицинска нега и слично. Овие суми не се определени со закон, туку исклучиво врз основа на воспоставена пракса. Во случај на смрт, право на надомест имаат родителите, сопружниците, децата или било кои други блиски лица на починатиот. Сумите за надомест исто така не се одредени со закон, туку се базираат исклучиво на судската пракса. Се признаваат и погребни трошоци, доколку постојат докази за нив. Лимитот за нематеријални штети во Чешка од 2008 година наваму изнесува 35.000.000 CZK односно 1.263.000 ЕУР по сообраќајна несреќа.

Во **Црна Гора** на 27.05.2009 година е донесен Правилник за единствени критериуми за утврду-



вање надомест на нематеријални и некои видови материјални штети. Истиот е донесен на предлог на Националното Биро за Осигурување од Советот на Агенцијата за супервизија на осигурувањето врз основа на Законот за осигурување, а во врска со член 8 од Законот за задолжително осигурување во особобраќајот. Според овој Правилник, видови на нематеријални штети кои оштетениот може да ги побарува се: физички болки поради здобиените телесни повреди, претрпен страв во моментот на случување на сообраќајната несреќа, односно од можните последици од здобиените повреди, душевни болки поради намалена животна активност, душевни болки поради нарушеност на надворешниот изглед, душевни болки поради исклучително тежок инвалидитет на блиско лице (брачен другар, родители, деца) и душевен бол поради смрт на блиско лице (деца, родители, брачни другари, браќа и сестри ако живееле во потрајна заедница).

Физичките болки можат да бидат со лесен, среден и јак интензитет. Се утврдуваат врз основа на објективна оценка на јачината и времетраењето, која ја дава лекарот-цензор на друштвото за осигурување. За физичките болки од јак интензитет кои настанале поради повреда која оставила трајни последици изразени во намалување на општата животна активност, доколку процентот на утврдена намалена ошта животна способност е до 30% или нема таква, се определува надомест од 50 ЕУР на ден, додека ако е овој процент од 30%-50%, тогаш е 60 ЕУР на ден, да за веќе над 50% намалена животна активност се од 70 ЕУР на ден. За физичките болки од среден интензитет се определува висина од 40 ЕУР на ден ако процентот на намалена животна активност е поголем од 50%, 35 ЕУР на ден ако процентот на нжа е од 30-50% и 30 ЕУР на ден ако процентот е под 30% или нема намалена нжа. За физички болки со лесен интензитет се одредува висина од 25 ЕУР на ден ако проценот на нжа е повеќе од 50%, 20 ЕУР на ден ако овој процент е 30-60% и по 15 ЕУР на ден ако е тој процент помал од 30% или нема нжа. Вкупниот надомест за физички болки не може да ја надмине сумата од вкупно 8.300 ЕУР.

Стравот може да биде примарен и секундарен, а јачината и траењето на истиот го одредува лекарот-цензор врз основа на медицинската документација. За доживеаниот примарен страв со јак интензитет, износот за надомест се движи од по 45 ЕУР на ден за лице кај кои е утврдена над 50% НЖА, па до 35 ЕУР на ден за лица кај кои е утврден помал процент од 30%, за доживеаниот примарен страв со среден интензитет, износот се движи од 30 ЕУР на ден за лица кај кои е утврден

поголем од 50% процент на НЖА, па се до 20 ЕУР на ден за лица со помал процент од 30% НЖА, додека за доживеаниот страв од слаб интензитет овој надомест е 15 ЕУР на ден. За доживениот секундарен страв од јак интензитет, надоместот се утврдува од 2.000-3.500 ЕУР. Во секој случај вкупниот надомест по овој однос не смее да ја надмине сумата од 4.800 ЕУР.

Процентот на намалена животна активност повторно го утврдува лекар-цензор, односно лекарска комисија ангажирана од страна а друштвото за осигурување, врз основа на расположливата медицинска документација и непосредниот преглед на повредениот. Висината на надомест се утврдува така што за секој утврден процент на НЖА, зависно од возраста на повредениот се дава и тоа од 320 ЕУР за лица до 30 години, па се до 240 ЕУР за лица над 70 годишна возраст. За секој процент над 70%, износот за надомест, зависно од возраста се зголемува за 20%. Добиениот износ за надомест се намалува за износот кој повредениот го прима или ќе го прима во иднина на име инвалиднина за очекуваниот период од Фондот за ПИО или некоја слична инситуција или друштво.

Степенот на нагрденост повторно го утврдува лекар-цензор, а надомест може да се одобри и на блиските лица (во особено тешки случаи на инвалидитет). Висината се утврдува врз основа на возраста и полот на оштетениот, така што за душевни болки поради нагрденост од јак степен, со воочлива промена на ликот односно положбата на телото се утврдува износ кој е 30% од надоместот кој се дава по основ на НЖА, но не повеќе од 8.100 ЕУР. За нагрденост од среден степен, овој износ е 20% од утврдената сума по основ НЖА, но не повеќе од 4.050 ЕУР, додека за нагрденост од лесен степен, тоа е 15% од износот по основ на НЖА, но не повеќе од 2.000 ЕУР.

На блиските лица надомест за особено тежок инвалидитет се утврдува во износ од 5.000 ЕУР.

Во случај на смрт, износите се движат од 22.000 ЕУР за малолетно дете за смрт на двајца родители, па се до 2000 ЕУР во случај на губиток на плод. Износите варираат во зависност од тоа дали во истата сообраќајка погинале повеќе блиски лица, од возраста на погинатиот и сродството со погинатиот.

Со овој правилник се утврдени и износите за материјална штета (трошоци за лекување и рехабилитација), надомест за туѓа нега и помош, парична награда во вид на рента и надомест за изгубена заработка, трошоци за погреб и надгробен споменик, надонест за оштетени ствари за лична употреба, како и трошоците за адвокатски услуги.

Верувајте во идеи и бидете слободни
Создавајте и бидете горди
Дарувајте љубов и бидете сакани
Негувајте го духот и бидете силни

Ние во Алкалоид, веруваме, создаваме,
даруваме и ја негуваме силата која го
движи животот и креира совршена
хармонија наречена ЗДРАВЈЕ.



земја



вода

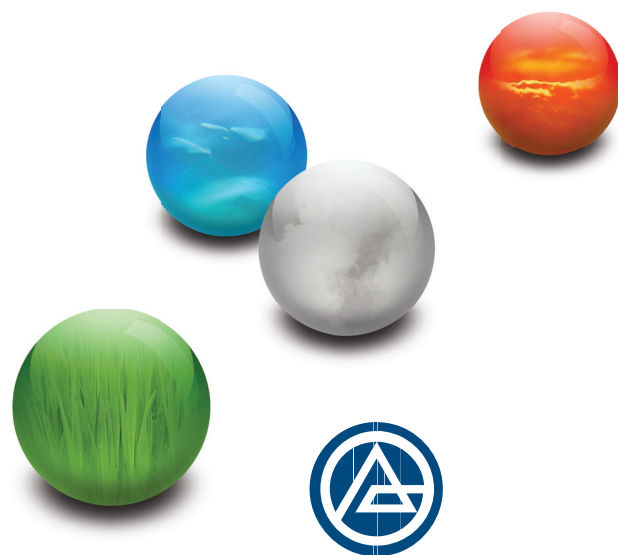


воздух



оган

Здравјето пред сè



АЛКАЛОИД
СКОПЈЕ

www.alkaloid.com.mk

ЧЛЕНКИ НА НАЦИОНАЛНОТО БИРО ЗА ОСИГУРУВАЊЕ

