

UDK: [629.331:368.212.032.5+368:331.468]:341.645(4-672EU)(493)

Nikola L. Filipović, LL.M.¹

FOREIGN COURT PRACTICE

JUDGMENT OF THE COURT OF JUSTICE OF THE EUROPEAN UNION IN CASE C-286/22

1. Introduction

The legal question addressed by the Court of Justice of the European Union in case C-286/22 *KBC Verzekeringen NV v P&V Verzekeringen CVBA* (judgment of October 12, 2023) concerns the concept of “vehicle” according to Directive 2009/103 relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, and the enforcement of the obligation to insure against such liability (known as the Motor Insurance Directive).

The legal question was referred to the European Court due to a dispute between the insurance companies *KBC Verzekeringen NV* (hereinafter: *KBC*), which insured the liability of the owner of a motor vehicle involved in a traffic accident, and *P&V Verzekeringen CVBA* (hereinafter: *P&V*), which insured the victim of the accident against occupational accident sustained while commuting on an electric bicycle. Specifically, *P&V*, by paying the sum insured under the contract covering occupational accidents, was subrogated to the rights of the victim and made a claim against the insurance company *KBC*.

2. Legal Framework

2.1. European Law

The Directive 2009/103 of the European Parliament and of the Council regulates rules concerning insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles and the obligation to insure against such liability.

¹ Compliance Advisor

In recital 2 of this Directive, it is stated that „Insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles (motor insurance) is of special importance for European citizens, whether they are policyholders or victims of an accident“.

According to Article 1, paragraph 1 of the Directive, „vehicle“ means any motor vehicle intended for travel on land and propelled by mechanical power, but not running on rails, and any trailer, whether or not coupled.

Furthermore, Article 3 of this directive states that each Member State must take all appropriate measures to ensure that civil liability in respect of the use of vehicles normally based in its territory is covered by insurance. Article 13 stipulates that each Member State shall take all appropriate measures to ensure that any statutory provision or any contractual clause excluding from insurance cover the use or driving of a vehicle, among other things, by a person without a driving license, are considered invalid concerning compensation claims of third parties, victims of traffic accidents.

2.2. Belgian Law

Directive 2009/103 has been implemented in Belgium through the Law on Compulsory Insurance against Civil Liability in respect of Motor Vehicles (*Wet betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen*).

Article 1 of the above-mentioned Law stipulates that „motor vehicles“ are vehicles intended for travel on land and which may be propelled by mechanical power, but not running on rails; anything coupled to the vehicle is considered to be a part thereof.

Article 29a of the Law stipulates the following: „In the event of a road traffic accident involving one or more motor vehicles [...], apart from any material damage and damage suffered by the driver of any motor vehicle involved, all damage suffered by the victims and their successors in title which results from personal injury or death [...] shall be compensated jointly and severally by the insurers, which, in accordance with the present law, are to cover the liability of the owner, the driver or the keeper of those motor vehicles. This provision shall also apply if the damage was caused intentionally by the driver. All vehicles specified in Article 1 of this law are considered motor vehicles, except for motorized wheelchairs operated by a person with a disability.“

The driver of a motor vehicle and his or her successors in title cannot rely on the present article, unless the driver acts as the successor in title of a victim who was not the driver and on condition that he or she did not intentionally cause the damage.

3. Subject of Dispute and Legal Questions

On October 14, 2017, a traffic accident occurred between a car owned and driven by an individual insured with the insurance company KBC, and an individual,

B. V. (further referred to as the cyclist or victim), who was riding an electric bicycle on a public road. In this accident, the cyclist B. V. sustained severe injuries and died on April 11, 2018.

As the victim was commuting to work on an electric bicycle, the insurance company P&V, which insured workers of the company where the victim was employed against occupational accident, paid the agreed compensation. Consequently, P&V was subrogated to the rights of the victim against the driver of the car (and their insurance company).

The insurance company P&V filed a lawsuit against the insurance company KBC, the insurer of the vehicle owner involved in the accident. The core of the dispute between P&V and KBC revolved around the question of whether the driver could be considered a victim within the meaning of Article 29a of the Belgian law on compulsory insurance for the use of motor vehicles. This also encompassed whether an electric bicycle could be considered a vehicle under this law. If the electric bicycle is deemed a vehicle and the cyclist a driver, then due to an exception stipulated in one of the clauses of this article, the victim or the insurance company P&V might not succeed in their lawsuit.

The judgment rendered on October 29, 2019, determined that the car driver was not liable for the accident. However, in accordance with Article 29a, the driver or their insurance company was obliged to pay compensation to the victim or the insurance company P&V, which had subrogated into the rights of the victim. This decision was based on the conclusion that the victim was not considered a driver in accordance with this law.

In the appellate proceedings, the second-instance court held a similar standpoint. Through the judgment dated May 20, 2021, the second-instance court concluded that the concept of “mechanical power” propelling a motor vehicle (as an essential element of the notion of a motor vehicle) was not defined by law but was clear enough to imply a vehicle propelled without the physical effort of the driver. Based on the manufacturer’s specifications indicating that the electric motor was an auxiliary tool with a boost function that could only be activated once the bicycle was propelled by the physical effort of the rider (pedaling or pushing), the conclusion was drawn that the operator of such a vehicle cannot be qualified as a driver. Therefore, the victim (or the insurance company that subrogated into the victim’s rights) could seek compensation under Article 29a.

The case reached the Supreme Court of Cassation. KBC contested the conclusions of both the first and second-instance courts, arguing that Belgian law does not differentiate between vehicles solely propelled by mechanical power and those capable of being propelled by mechanical power (or partially propelled by mechanical power). They claimed that such a distinction among vehicles was not grounded in the Law, which categorizes all these vehicles as “motor vehicles.” The

Court of Cassation considered that the definition of the concept of a motor vehicle (and the compulsory insurance of its owner) is a matter of European law. As the term “motor vehicle” (as per the law under which the dispute was conducted) is defined by Directive 2009/103, the court suspended proceedings and referred a request to the European Court of Justice for the interpretation of Article 1 of Directive 2009/103. Specifically, it asked whether Article 1, paragraph 1 of Directive 2009/103 (as it stood before the amendment by Directive 2021/2118), defining a “vehicle,” should be interpreted to exclude an electric bicycle whose electric motor only assists in pedaling, meaning the bicycle cannot move independently without the physical power (muscles) of the rider. This includes a bicycle equipped with a boost function that accelerates, by pressing a boost button on the bicycle, to a speed of 20 km/h without pedaling (noting that prior to activating this function, it is necessary to physically propel the bicycle by pedaling).

4. Position of the European Court of Justice

European Union legislation does not comprehensively harmonize the field of civil liability; rather, it specifically pertains to insurance against civil liability concerning the use of motor vehicles. This means that member states are generally free to determine, in their national laws, the exact damages arising from the use of motor vehicles that must be compensated by insurance, the scope of coverage, and the individuals entitled to compensation. In cases where, in accordance with a member state’s law, a provision not subject to EU-level harmonization needs interpretation by reference to a concept from Union law, there is an interest in ensuring a consistent interpretation of terms adopted from EU law (irrespective of the circumstances in which they are to be applied). In this specific case, the Belgian court is not questioning whether the victim does or does not have the right to compensation under Directive 2009/103 (which should be regulated by national law). Rather, it solely poses a question regarding the interpretation of the concept of “vehicle” from the mentioned directive. Therefore, the court is willing to consider the posed question.

The court has defined the essence of the posed question as follows: Does the described electric bicycle (equipped with an electric motor that assists when pedaling and enables an auxiliary boost function, which, once the bicycle is propelled by physical power, allows independent acceleration up to 20 km/h) qualify as a vehicle under Article 1 of Directive 2009/103?

The text of Article 1 of Directive 2009/103 is clear, stating that “vehicles,” within the scope of that provision, are considered to be vehicles designed for land transport, powered by mechanical power, and not running on rails. The wording of the provision itself does not offer a means to address the question posed since

it does not contain any indications to determine whether mechanical power must play a decisive role in the vehicle's movement.

In versions in some member state languages (for example, in French, Italian, Dutch, and Portuguese), Article 1 of Directive 2009/103 is formulated in a way that *allows* mechanical power to drive the vehicle. From a grammatical interpretation of that article, it implies that a vehicle could be considered one that, in addition to being powered by mechanical power, can also be propelled by other means (such as physical power). However, in versions of the same article in some other languages (for instance, in Spanish, German, Greek, English, and Lithuanian), the provision is formulated differently and cannot be interpreted in the aforementioned manner.

The court mentions that EU law provisions need to be interpreted based on the general structure and purpose of the regulation to which a specific provision belongs. Regarding the general structure of Directive 2009/103, the court highlights its aim to harmonize compulsory insurance against civil liability concerning the use of motor vehicles, which is particularly important for European citizens, both policyholders and accident victims. The term "motor vehicle" traditionally, in everyday speech, refers to insurance against civil liability arising from the use of motorcycles, cars, and trucks propelled solely by mechanical power.

Furthermore, the Court notes that Article 13 of the Directive requires each member state to take appropriate measures to ensure that all legal or contractual provisions excluding from insurance cover the use or driving of vehicles, among other things, by a *person without a driving license*, are considered invalid concerning compensation claims of third parties, victims of traffic accidents. Consequently, the concept of a motor vehicle under this Directive is linked to the possession of a driver's license (to operate such a vehicle), indicating that, in principle, the right to operate vehicles with their own (mechanical) propulsion is obtained through a national driver's license.

In conclusion, the court highlights that the objective of Directive 2009/103 is to ensure the realization of rights and protection for victims of traffic accidents caused by motor vehicles. As vehicles such as the described electric bicycle cannot cause bodily injuries or property damage to third parties comparable to the damage that vehicles propelled solely by mechanical power can cause (considering their weight and maximum speed), and guided by the proclaimed objectives of Directive 2009/103, the court concludes that the described electric bicycle cannot be considered a "vehicle" within the meaning of Article 1, paragraph 1 of Directive 2009/103.

The jurisdiction of the European Court of Justice in this matter was challenged by the German government. The German government's stance was that there was no connection between the request for the interpretation of the European regulation (Directive 2009/103) and the specific dispute before the national court. They argued that the dispute before the Belgian court solely concerned the civil liability of the

motor vehicle owner, an area not regulated by European legislation (not subject to harmonization), and thus exclusively fell within the realm of national law.

5. Brief Reflection on the Judgment

Firstly, it is important to note that the court, in considering its own jurisdiction (as in previous case law), emphasized that the obligation of insurance against civil liability for damage caused to third parties is a distinct legal issue from the question of compensating such damage based on the insured's civil liability. While the former legal issue falls within the domain of EU law, i.e., subject to harmonization, the latter question continues to be governed (exclusively) by national law.

Furthermore, it should be noted that in this particular case, the question was raised concerning a specific electric bicycle that could not operate solely on electric power; activating the electric drive (the so-called boost function) required the initial use of physical power (using pedals). In this regard, the scope of this judgment should not be extended to other types of electric bicycles, scooters, or light electric vehicles.

Lastly, it should be noted that Directive 2009/103 was amended and supplemented in November by Directive 2021/2118 (with a deadline for member states to implement and harmonize their national regulations with the provisions of this Directive by December 2023). One of the reasons for amending Directive 2009/103 on compulsory motor vehicle insurance was precisely to regulate the status of electric scooters, bicycles, and other "light electric vehicles." According to the new definition, vehicle means „any motor vehicle propelled *exclusively* by mechanical power“ on land but not running on rails with: 1) a maximum design speed of more than 25 km/h or (alternatively) 2) a maximum net weight of more than 25 kg and a maximum design speed of more than 14 km/h.

It appears that the court, at least in part of its analysis, relied on these new criteria for distinguishing light electric vehicles from motor vehicles, as the basis for the decision was, among other things, the fact that the electric bicycle described in the dispute, based on its *speed and weight*, does not pose a significant risk to life and property as vehicles solely powered by mechanical power. However, this interpretation can also be justified by the purposive (teleological) interpretation of EU regulations, which the Court has historically favored.

Translated by: Zorica Simović

NEOPHODNA VEĆA OVLAŠĆENJA EIOPA U SFERI NADZORA OSIGURANJA

Kad se pojave problemi u prekograničnom poslovanju osiguranja, evropsko telo za nadzor osiguranja EIOPA često ne može učiniti ništa više od okupljanja svih pogođenih nadzornika i davanja preporuka za delovanje.

Šefica EIOPA, Petra Hielkema, želela bi veća ovlašćenja EIOPA da bi se sprečila šteta za potrošače u tim slučajevima. Na ruku bi joj mogli ići predstojeći evropski izbori 2024. godine.

Hielkema je u svom govoru pojasnila da je nadzorna zajednica, okupljena u Upravnom odboru EIOPA, evropski nadzornik i mora biti u mogućnosti da uskoči u rešavanje problema koji nanose štetu potrošačima, a ne rešavaju se na nacionalnom nivou.

EIOPA je do sada koristila ovlašćenje koje ima za rešavanje takvih slučajeva, ali često je ishod skroman i kasni. Moramo to promeniti i biti u mogućnosti da uskočimo kad nacionalni nadzornici ne mogu ili ne žele da zaustave nanošenje štete potrošačima. U tim trenucima odbor EIOPA koji se sastoji od čelnika 27 nacionalnih nadležnih tela i mene, mora imati barem ista ovlašćenja kao nacionalni nadzornici. Ako želimo da budemo jaka konkurentna industrija, moramo postati integrisaniji nego što trenutno jesmo, naglašava Hielkema.

Izvor: <https://osiguranje.hr/ClanakDetalji.aspx?22493>

„MARŠ“ I „LOJD“ LANSIRAJU OSIGURANJE BRODOVA OD RATNOG RIZIKA U UKRAJINI

Posrednik u osiguranju „Marš“, osiguravač „Lojd“ iz Londona i ukrajinske državne banke pokrenuli su program za smanjenje troškova šteta na brodovima i posadi koji prevoze žito kroz crnomorski koridor.

Kijev je u avgustu pokrenuo „humanitarni koridor“ za brodove na putu za Afriku i Aziju ne bi li zaobišao blokadu u Crnom moru nakon što je Rusija odustala

od dogovora uspostavljenog uz posredovanje Ujedinjenih nacija koji je Kijevu garantovao pomorski izvoz tokom rata.

Osiguravač „Lojd“ iz Londona doneće program kojim se osigurava ratno pokriće trupa broda u vrednosti od 50 miliona dolara i zaštita i odšteta (P&I) za svako putovanje u vrednosti od takođe 50 miliona dolara.

Brodovi najčešće imaju P&I osiguranje, koje pokriva štete za odgovornost trećih lica, uključujući ekološku štetu i povrede. Zasebna pravila o trupu i postrojenjima pokrivaju plovila za slučaj fizičkog oštećenja.

„Državna izvozno-uvozna banka Ukrajine“ (Ukrejinbank) kao zajmodavac u državnom vlasništvu osiguraće akreditivne, a svaki od njih potvrdiće nemačka „DZ banka“.

Dogovor je podržalo ukrajinsko Ministarstvo privrede. Ukrajinski premijer Denys Šmyhal rekao je da aranžman uključuje 14 osiguravajućih društava, piše Rojters.

Program ima potporu britanske vlade, rekao je Markus Baker, „Maršov“ direktor za pomorstvo i transport, koji je dodao: „To što Vlada Ujedinjenog Kraljevstva stoji iza ovoga stvarno je pomoglo da se dobije kredibilitet koji je potreban.“

Premije osiguranja od ratnih rizika porasle su na čak tri odsto vrednosti plovila nakon što je projektil oštetiо trgovački brod u ukrajinskoj luci Pivdenyi, rekli su izvori iz delatnosti osiguranja. Baker je rekao da bi program mogao smanjiti taj trošak na samo „trećinu postojeće cene“. Finansijska potpora Ukrajine značila je da će osiguravači moći da naplaćuju premiju nižu od trenutnih skupih premija za putovanje kroz koridor, dodao je Baker. „Tržište će moći da dobije povrat sredstava u svoje blagajne ako plate štete, kazao je on, odbivši da pruži dodatne pojedinosti.

Program će osigurati pokriće za pošiljke kroz dunavske luke u Ukrajini, kao i Odesu, Crnomorsku i Pivdenyi. Taj poduhvat predvodi „Lojdova“ podružnica „Askot“.

„Marš“ takođe vodi poseban aranžman za osiguranje tereta žitarica u regiji, pri čemu je „Askot“ vodeći osiguravač u tom programu.

Izvor: <https://osiguranje.hr/ClanakDetalji.aspx?22487>

JAPANSKI OSIGURAVAČI STABILNI I NAKON RAZORNOG ZEMLJOTRESA

Očekuje se da će uticaj gubitaka od zemljotresa koji je 1. januara 2024. godine pogodio Japan biti podnošljiv za glavne domaće neživotne osiguravače i ipak povoljan u odnosu na neto dobit sektora.

Procenjuje se da će osigurani gubici od potresa u Japanu imati ograničen uticaj na kreditni rejting, uz napomenu da japanska vlada podupire rizike od zemljotresa u stambenim objektima kroz šemu reosiguranja koju pomaže država, tako da

će većina gubitaka domaćih neživotnih osiguravača doći od ostvarenja komercijalnih i industrijskih rizika.

Usvajanje konzervativnih strategija reosiguranja i niska vezanost reosiguranja od zemljotresa u odnosu na njihove kapitalne pozicije u velikoj meri prenosi rizike od potresa na međunarodno tržište reosiguranja.

Nakon znatnih gubitaka u katastrofama od tajfunā Nanmadol i Talas 2022, segment neživotnog osiguranja u Japanu doživeo je relativno stabilnu 2023. godinu, bez velikih poremećaja usled prirodnih katastrofa.

„AM Best osiguranje“ očekuje da će negativan uticaj na profitabilnost u segmentu osiguranja od požara, u kojem se očekuju najveći gubici, biti kompenzovan dobiti iz drugih linija poslovanja. Većina neživotnih linija poslovanja izveštala je o rastu prihoda od premija u poslednjih 12 meseci, uz podršku povećanju primarnih stopa.

Izvor: <https://www.osiguranje.hr/ClanakDetalji.aspx?22562>

„ALIJANC“ UHVATIO PREVARANTA KOJI JE KORISTIO LAŽNU DOKUMENTACIJU DA BI POTRAŽIVAO VIŠE OD 93.000 FUNTI GUBITKA ZARADE

„Alijanc“ je objavio pojedinosti o nedavnom sudskom slučaju povodom prijave štete za povredu u saobraćajnoj nezgodi.

U incidentu u Ujedinjenom Kraljevstvu učestvovao je klijent koji se, vozeći unatrag od zatvorene pumpe na stanici, sudario s drugim vozilom, pri čemu je nastala manja šteta. „Alijanc“ je prihvatio da naknadi štetu i počeo popravku vozila.

Međutim, šest meseci nakon incidenta, osiguravač je primio zahtev za naknadu zbog telesne povrede od treće uključene strane, Priteša Ganatre iz Northemptona. Ganatra je tvrdio da je pretrpeo ozlede vrata, srednjeg i donjeg dela leđa, uz gubitak zarade, putne troškove, troškove fizikalne terapije i pravne troškove. Nakon što je procenio zahtev sa svojim timom za proveru, „Alijanc“ ga je odbacio kao nepošten.

Nakon toga, Ganatra je pokrenuo sudski postupak, tražeći preko 93.000 funti izgubljene zarade. Uprkos „Alijancovom“ stavu da je zahtev lažan i da nije u skladu sa štetom na vozilu, Ganatra je predočio dokumente koji potkrepljuju njegovu tvrdnju. Sumnjajući da su ti dokumenti lažni, „Alijanc“ je uputio svoje advokate da dodatno istraže ceo slučaj.

Tokom istrage, advokat je izdejstvovao sudski nalog za opsežno otkrivanje dokumenata koji se odnose na potraživanje izgubljene zarade. Prikupljeni dokazi učvrstili su uverenje da je Ganatrina tvrdnja lažna.

Proces je održan u Okružnom sudu u Northamptonu u oktobru. I vozač i Ganatra podneli su dokaze. Sud je zaključio da Ganatra nije zadobio povrede u sudaru pri maloj brzini i da su dokumenti koji podupiru njegov zahtev za izgublenu zaradu krivotvoreni. Sud je utvrdio da je tužba u osnovi nepoštena i naložio tužiocu da plati početnih 20.000 funti za „Alijancove“ pravne troškove, dok će se preostali troškovi utvrditi kasnije.

Džejms Burž, rukovodilac Odeljenja za borbu protiv prevara u „Alijancu“, komentarisao je povećanje broja nepoštenih zahteva za odštetu radi ostvarivanja finansijske dobiti.

„Ovaj slučaj demonstrira nastavak rada timova u 'Alijancu' i pristup nulte tolerancije koju 'Alijanc' ima prema prevarama“, rekao je Burž.

Izvor: <https://www.osiguranje.hr/ClanakDetalji.aspx?22567>

SKOK PREMIJA OSIGURANJA MOTORNIH VOZILA U UJEDINJENOM KRALJEVSTVU

Premije osiguranja automobila u Ujedinjenom Kraljevstvu 2023. godine porasle su 58 odsto, na rekordnu visinu od nešto ispod 1.000 funti, za šta su krivi visoki troškovi odštetnih zahteva i cene auto-delova.

Istraživanje WTW i Confused-a pokazalo je da vozači u zemlji u proseku plaćaju 995 funti, što je povećanje od 366 funti u poslednjih 12 meseci.

Confused-ov indeks cena osiguranja automobila utvrdio je prosečan rast cena od osam odsto (71 funta) u poslednjem kvartalu 2023, što sugerise usporavanje rasta jer su premije skočile za 19 procenata u trećem kvartalu i 18 odsto u drugom, kad je međugodišnji rast takođe iznosio 58 odsto.

U 2022. premije osiguranja automobila porasle su 19 posto, prema navedenom indeksu.

Najveće premije i najveća povećanja navedena su za 17-godišnjake, oko 2.877 funti u proseku, a to predstavlja povećanje od 98 posto u odnosu na 2023. godinu za grupu koja se smatra najrizičnijom.

Izvor: <https://www.osiguranje.hr/ClanakDetalji.aspx?22576>

NOVA PRAVILA U SLUČAJU SAOBRAĆAJNIH NESREĆA U HRVATSKOJ

U 2024. godini uvedene su promene važne za sve vlasnike automobila u Hrvatskoj. Prema Izmeni zakona o obaveznim osiguranjima u saobraćaju, one koji pobegnu s mesta nesreće čekaju dodatne sankcije – gube prava iz obaveznog osiguranja, a osiguravajuće kuće mogu se naplatiti u maksimalnom iznosu od 12 prosečnih neto plata.

Policija je evidentirala 34.000 saobraćajnih nesreća u 2023. godini. Kad se dogodi nesreća, dužni ste da reagujete.

– Kad se radi o saobraćajnim nesrećama s materijalnom štetom, s drugim učesnikom treba popuniti EU izveštaj, razmeniti podatke, dok ste u situacijama s povređenim osobama dužni da pozovete policiju, ostanete na mestu događaja i pomognete unesrećenim učesnicima – naglasio je Nikola Milas, pomoćnik rukovodioca Službe saobraćajne policije.

Ipak, nije retkost da počinilac saobraćajne nesreće pobjegne. Konkretno, u 10.000 saobraćajnih nesreća s povređenim osobama, koliko ih je bilo u 2023. godini, pobjeglo je čak 166 vozača. Od ukupno 24.000 saobraćajnih nesreća s materijalnom štetom, pobjeglo je 4.730 vozača.

– U poslednjih deset godina, kad se radi o saobraćajnim nesrećama s poginulim osobama, nismo još imali situaciju da ne pronađemo počinioca koji je tu nesreću skrivio – rekao je Nikola Milas.

Kazne za njih već postoje, najviše do 2.650 evra. A od 2024. godine sprovode se i dodatne sankcije. Gube se prava iz obaveznog osiguranja.

Hrvatsko udruženje za osiguranje saopštava:

„Uvođenjem ove odredbe želi se dodatno smanjiti broj saobraćajnih nesreća s obzirom na činjenicu da vozači pod uticajem alkohola ili droga više nemaju mogućnost bega s mesta saobraćajne nesreće kao okolnosti koja bi ih oslobodila od gubitka prava iz osiguranja.“

To znači da će osiguravajuća kuća oštećenom namiriti štetu, ali onda će se naplatiti od svog osiguranika koji je s mesta nesreće pobjegao. Novost je i da sami birate ko će vam popraviti štetu te tu ponudu prilažete osiguravajućoj kući.

– Sada više neće biti potrebno da oštećeni klijenti odlaze u osiguravajuće društvo, nego u ovlašćene servise koji će uraditi procenu i na osnovu toga potraživati naknadu štete – naglasio je Rajko Horvat, saobraćajni stručnjak.

A osiguravač je dužan da u roku od 60 dana pošalje odluku o odštetnom zahtevu. Osiguravajuće kuće više nisu dužne da osiguraniku daju evropski izveštaj, pa ga stoga treba pribaviti u centru za tehnički pregled i imati u vozilu.

Portal: <https://osiguranje.hr/ClanakDetalji.aspx?22554>

HRVATSKA: CENE AUTO-OSIGURANJA SKOČILE, VOZAČI U ŠOKU

Ako ste za osnovno osiguranje za vaš automobil 2023. godine platili 160 evra, u 2024. verovatno ćete platiti oko 200. S Novom godinom stigle su promene cena gotovo svih vrsta auto-osiguranja.

Do registracije se ne može bez obaveznog osiguranja, a do osiguranja se ne može bez debljeg novčanika. „To sada iznosi 60 evra, tačnije 63 evra, skuplje nego

2023. godine. Lane je to bilo 130 evra, plus neka naknada za vučnu službu, uglavnom sve oko 145. U 2024. je, dakle, više od 200 evra“, kaže Zagrepčanin Vlatko Štih.

Dodaje da je dobro da se osiguranje može platiti na rate. „Mi smo to razvukli na 12 rata i to će me koštati 18 do 19 evra mesečno. Ali da nije bilo kartice, bilo bi teže“, dodaje Vlatko.

Poskupela su i osnovna i dodatna osiguranja. Pitali smo auto-kuće kolika su poskupljenja.

„Ništa dramatično, govorimo o 10 do 15 posto u proteklih godinu i po dana. To ne bih pripisao nikakvim dramatičnim efektima. To je, nažalost, posledica inflatornih pritisaka, povećanih troškova obavljanja poslova, povećanja cene rezervnih delova, ali i cena sata popravki“, izjavio je Hrvoje Pauković, direktor Hrvatskog udruženja za osiguranje.

Razlog većim cenama je u novom zakonu o obaveznim osiguranjima, koji je zbog nejasnih odredaba izazvao totalnu pometnju i rat na tržištu.

„Osiguravajuće kuće se bune jer gube monopol u proceni štete, to im najviše smeta i najviše ih boli. Već 20 godina rade po jednom modelu gde usmeravaju popravku vozila u njima podobne servise, nude nagodbe bez PDV-a, pa čak nameću servisnim radionicama cenu sata rada“, tvrdi Antonio Đureta, predsednik Hrvatskog udruženja auto-struke.

Za osiguravajuće kuće u Hrvatskom udruženju osiguranja tvrde da je to čista manipulacija te da ništa od navedenog nije tačno. „Budući da je zakonom propisano da će osnovanost i visinu štete određivati osiguravač u sporazumu s oštećenom osobom, niko drugi tu nema prostora“, kaže Pauković.

„Smatram da osiguravači moraju biti malo racionalniji u svojim izjavama,“ poručuje, s druge strane, Đureta.

A dok rat traje, cenu plaćaju vozači.

„Osiguravači imaju različite najave od 1. februara. Neki će zadržati iste cene, neki su već uključili nove rizike, odnosno nove zakonske odredbe i poskupeli usluge. Neki uopšte neće poskupeti usluge, sve zavisi od tržišne igre i takmičenja na tržištu“, zaključuje posrednik za kredite i osiguranja Vjeko Peretić. Iako je sam zakon već stupio na snagu, izrada pravilnika još se čeka, pa tek treba videti kako će se cela saga završiti.

Izvor: <https://www.osiguranje.hr/ClanakDetalji.aspx?22568>

BIH: STIŽU PROMENE PRI REGISTRACIJI VOZILA, USKORO ĆE SE SVE ZAVRŠAVATI NA TEHNIČKOM PREGLEDU

Uskoro bi trebalo da dođe kraj dugih redova na šalterima MUP-a, koji se stvaraju prilikom produženja registracije vozila.

Naime, prema najjavama, uskoro će se pojednostaviti procedura prilikom registracije vozila. Ministarstvo komunikacija i prometa BiH aktivno radi na izmenama Zakona o sigurnosti saobraćaja na putevima i Pravilnika o registraciji vozila kako bi unapredilo celokupan proces.

Zbog porasta broja registrovanih vozila i složenosti procedure produženja registracije, nadležne službe MUP-a bile su preplavljene zahtevima vozača, što je dovodilo do dugotrajnih čekanja i nervoze.

Do sada su vozači morali obići nekoliko adresa ne bi li obavili registraciju vozila, uključujući tehničke preglede, osiguravajuća društva, banke i na kraju MUP.

Ministarstvo planira da pojednostavi procedure pri produženju važenja registracije vozila po principu „sve na jednom mestu“, omogućujući vozačima da završe proces produženja registracije u centrima za tehnički pregled.

MUP će zadržati ulogu u situacijama prvog registrovanja vozila ili promene vlasništva.

Ta praksa je već odavno uhvatila korena u Hrvatskoj i Srbiji, gde su otišli korak dalje digitalizujući proces produženja registracije.

Takođe, Ministarstvo razmatra izdavanje pametnih kartica umesto papirnatih potvrda o vlasništvu i registraciji. Te kartice bi sadržale sve potrebne informacije, uključujući podatke o vlasništvu, tehničkoj ispravnosti i druge relevantne informacije.

Pomenute inovacije ne samo da olakšavaju život vozača u Bosni i Hercegovini nego i aktivno doprinose celokupnom unapređenju saobraćajnog sistema, smanjenju broja neregistrovanih vozila, izbegavanju plaćanja putarina i drugih dažbina, čime se onemogućava nanošenje štete budžetu na svim nivoima vlasti.

Izvor: <https://www.osiguranje.hr/ClanakDetalji.aspx?22571>

U ITALIJI OBAVEZNO OSIGURANJE ZA SKIJAŠE

Ako želite da idete na skijanje, trebalo bi prethodno da pribavite osiguranje. Dogodi li se nesreća ili povreda na padinama, brzo se mogu nakupiti veliki troškovi. U Italiji je važeće osiguranje od privatne odgovornosti obavezno od 2022. godine. Svako ko se toga ne pridržava i skija italijanskim stazama bez polise osiguranja od odgovornosti rizikuje da dobije kaznu od 150 evra, navodi Udruženje nemačke delatnosti osiguranja (GDV).

Turisti u Italiji mogu dobiti odgovarajući dokaz o osiguranju od svog osiguravača ili posrednika u osiguranju. Dokument treba da sadrži podatke o osiguranim osobama, osiguravaču i svoti osiguranja te da bude napisan na nemačkom i italijanskom jeziku. Ako želite da izbegnete dodatno osiguranje, uvek sa sobom u Italiji treba da imate dokaz o vlastitom osiguravaču. Prema GDV, operateri staza gostima koji ne mogu dokazati da su osigurani moraju da ponude mogućnost sklapanja osiguravajućeg ugovora, piše *Zidojče cajtung*.

Osiguranje od privatne odgovornosti koristi se, između ostalog, ako su druge osobe ili njihova oprema oštećeni usled sudara na padinama. Ali postoje i druge polise osiguranja o kojima bi skijaši trebalo da razmisle. Inostrano zdravstveno osiguranje, između ostalog, može pokriti razliku koja nastaje kad su troškovi lečenja u inostranstvu viši nego u Nemačkoj. Na primer, prema GDV, zakonsko zdravstveno osiguranje pokriva troškove misije helikopterom samo ako je to bilo potrebno iz medicinskih razloga.

Izvor:<https://www.osiguranje.hr/ClanakDetalji.aspx?22575>

POVREDE PODATAKA PACIJENATA U SAD UDVOSTRUČILE SU SE U 2023.

Zdravstvene firme sve više postaju žrtve sofisticiranih pokušaja hakovanja koji nailaze na sigurnosne nedostatke, čije je postojanje očigledno uprkos tome što su podaci o pacijentima visoko poverljivi. Dok digitalna zdravstvena evidencija i s njom povezani sistem nastavljaju da rastu, zdravstveni sektor teško drži korak s modernim standardima zaštite podataka.

Prema informacijama koje je izneo tim Atlasa VPN, 87 miliona pacijenata u Sjedinjenim Američkim Državama doživelo je narušavanja privatnosti svojih podataka u 2023. godini. To više nego dvostruko premašuje broj takvih pacijenta u 2022. godini, kada su podaci njih 37 miliona bili izloženi na internetu.

Ti podaci potiču iz baze Udruženja za građanska prava američkog Ministarstva zdravstva i društvenih usluga. Zdravstvene ustanove moraju prijaviti svaku povredu zdravstvenih podataka koja se tiče 500 ili više ljudi.

Godine 2022. zdravstvene ustanove otkrile su lične podatke više od 37 miliona pacijenata u SAD. Međutim, kršenja su ove godine naglo porasla. Samo u prvoj polovini 2023. hakeri su ukrali podatke preko 41 miliona ljudi. Treće tromesečje još je veći razlog za uzbunu, sa 45 miliona pogođenih.

Ukupno je već bilo 480 prijavljenih masovnim povreda podataka u zdravstvenom sektoru samo u prva tri kvartala 2023. To je znatno više nego u 2022, kada je ukupno bilo 373 takva kršenja, i alarmantno je to kako broj napada raste. Svaki novi incident dodatno narušava poverenje pacijenata.

Taj eksponencijalni rast naglašava lakoću s kojom hakeri mogu pristupiti osetljivim podacima. Medicinski kartoni sadrže mnoge lične podatke, što ih čini glavnom metom. Ipak, zdravstvene organizacije nisu dale prioritet modernoj kibernetičkoj sigurnosnoj odbrani koja bi odgovarala sofisticiranosti kriminalnih napada.

Dok povrede zdravstvenih podataka utiču na pacijente u SAD, analiza pokazuje da su određene države pogođene više od drugih. Niko nije imun na incidente

s podacima, ali pregled kršenja utiče na istaknute podatke od države do države u kojima kibernetička sigurnost zahteva hitnu reakciju.

Kalifornija je na vrhu liste sa 43 zdravstvene organizacije pogođene kršenjem podataka do sada u 2023. godini. Velika populacija te države i koncentracija pružalaca zdravstvenih usluga verovatno čine Kaliforniju glavnim metom.

Njujork je na drugom mestu sa 42 prijavljena kršenja zdravstvenih podataka. Kao jedan od najvećih gradova na svetu, Njujork sadrži vrednu riznicu podataka za hakere.

Teksas je treći, sa 38 zdravstvenih subjekata koji su doživeli kršenja. Ostale države pri vrhu su Masačusets i Pensilvanija, sa 31, odnosno 30 kršenja. Na severoistoku SAD je sedište mnogih vrhunskih bolnica i istraživačkih centara, privlačnih internet kriminalcima.

Zanimljivo, Vermont ostaje jedina država bez prijavljenih kršenja zdravstvene zaštite u 2023. Malobrojno stanovništvo Vermonta i nedostatak velikih gradova mogli bi mu omogućiti da prođe ispod radara sofisticiranih hakera koji traže maksimalnu nagradu za svoj trud.

Osetljiva priroda medicinske dokumentacije čini je vrlo poželjnom metom za kriminalce, i zahteva najstrože sigurnosne standarde. Pacijenti zaslužuju da znaju da su njihovi najličniji podaci sigurni, a pružaoci usluga moraju osigurati to poverenje. Zdravstveni sistem zaštitu podataka mora smatrati jednako važnom kao i zaštitu pacijenata.

Izvor: <https://www.svijetosiguranja.eu/povrede-podataka-pacijenata-u-sad-u-udvostrucile-su-se-dosegunvsi-87-milijuna-u-2023>

„ALIJANC“ PETU GODINU ZAREDOM PROGLAŠEN ZA NAJBOLJEG SVETSKOG OSIGURAVAČA

Prema „Interbrandovoj“ rang-listi najboljih svetskih brendova, „Alijanc“ je petu godinu zaredom najbolji svetski osiguravač. Vrednost brenda „Alijanc“ porasla je u jednoj godini za 11,5 odsto – na 20,85 milijardi dolara.

Uprkos izazovnim uslovima poslovanja, „Alijanc“ je prešao granicu od 20 milijardi dolara i popeo se za tri mesta na lestvici među najbrže rastućim svetskim brendovima, trenutno zauzimajući 31. mesto. Uz veće prihode i snažne profitne marže, iza „Alijancovog“ uspeha i rasta stoji preko 159 hiljada zaposlenih, 116 hiljada agenata i 100 hiljada brokera koji pružaju najviši nivo usluge i inovativne proizvode osiguranja koji klijentima osiguravaju budućnost. „Alijanc“ trenutno gradi poverenje 122 miliona klijenata na 70 tržišta sveta, postižući tako izvrsne rezultate koji nadmašuju direktnu konkurenciju i standarde delatnosti kad je reč o rastu.

Uz brigu o klijentima, kolegama i ulagačima, prepoznata je i „Alijancova“ posvećenost ljudima širom sveta. To uključuje programe za pomoć deci pogođenoj

katastrofama, finansijsko opismenjavanje građana te programe za sportiste i navijače u susret Olimpijskim i Paraolimpijskim igrama u Parizu 2024.

„Uprkos brojnim tržišnim i globalnim izazovima s kojima se susrećemo kao delatnost osiguranja, možemo biti izuzetno ponosni na snagu našeg brenda koja kontinuirano raste. Naša usmerenost prema klijentima, inovativnost na tržištu osiguranja i jasna strategija rasta najviše su zaslužni za naš uspeh te ćemo i u budućnosti jačati partnerstva koja nas čine najboljima i razvijati usluge koje našim klijentima omogućavaju sigurnu budućnost“ – izjavio je Dejan Klemente Maletić, direktor market menadžment sektora „Alijanca“ Hrvatska.

„Interbrand“ je pionir koncepta vrednovanja brenda od 1988. godine kao prva firma koja je svoju metodologiju sertifikovala prema normi ISO 10668 (uslovi za monetarno vrednovanje brenda) i tako imala ključnu ulogu u razvoju same norme. Od 2000. lestvica i izveštaj o najboljim svetskim brendovima objavljuju se svake godine i jedna je od najpriznatijih lestvica u brend-menadžmentu.

Za potpuni popis sto najboljih brendova posetite <https://interbrand.com/best-global-brands/>

Izvor: <https://www.svijetosiguranja.eu/allianz-petu-godinu-zaredom-proglasen-najboljim-svjetskim-osigurateljem/>

Priredila: **Ana V. Vodinić, MA**