

MOTOR INSURERS' BUREAU – GARANTNI FOND U UJEDINJENOM KRALJEVSTVU

Sažetak

Obeštećenje u slučajevima kada je šteta prouzrokovana neosiguranim ili nepoznatim vozilom u Ujedinjenom Kraljevstvu je organizovano na specifičan način. Poslovi naknade štete u takvim slučajevima povereni su organizaciji Motor Insurers' Bureau (MIB). Pravni akti kojima je to poveravanje izvršeno jesu sporazumi između države i MIB-a. Bez obzira na ovu specifičnost, MIB jeste garantni fond, institut koji postoji i u drugim evropskim zemljama. Britanski sudovi izjašnjavali su se o pravnoj prirodi MIB-a. Case law u Ujedinjenom Kraljevstvu ranije je smatrao da je MIB institut privatnog prava. Pod uticajem Suda pravde Evropske unije, drugačije stanovište je prevladalo. Sudovi Velike Britanije prihvatili su argumentaciju evropske pravosudne institucije. Oni sada smatraju da je MIB subjekt javnog prava – javni oblik države. Takvo shvatanje implementirano je u pravo Ujedinjenog Kraljevstva i neće biti napušteno posle Bregzita. Britanski primer pokazuje kako dilema o pravnoj prirodi garantnog fonda može da se reši u zemlji koja je izvan Evropske unije.

Ključne reči: osiguranje, osiguranje od autoodgovornosti, garantni fond, neosiguranje motorno vozilo, nepoznato motorno vozilo, Ujedinjeno Kraljevstvo, Bregzit.

1. Uvod

Izrazita većina vlasnika automobila u Velikoj Britaniji, još pre nego što je osiguranje motornih vozila postalo obavezno, dobrovoljno je zaključivala ugovore o osiguranju od odgovornosti za štetu prouzrokovanu automobilom (Channon, 2017, p. 33). Zakon o saobraćaju na putevima Ujedinjenog Kraljevstva iz 1930. godine (Road Traffic Act 1930), u delu II Odredbe o smanjenju rizika koji nastane usled korišćenja motornih vozila (Part II Provisions against Third-Party Risk arising out of the use of Motor Vehicles), sadržao je odredbu koja zabranjuje korišćenje motornog vozila za koje nije zaključen ugovor o obaveznom osiguranju od odgovornosti. Za kršenje ove zabrane po navedenom zakonu mogla se izreći

* Doktor pravnih nauka, API Bank a.d. Beograd, Srbija, e-mail: milos@radovanovic.biz

i zatvorska kazna u trajanju do tri meseca (vid. Road Traffic Act 1930, deo II, čl. 35, st. 1 i 2).

Obavezno osiguranje motornih vozila u Ujedinjenom Kraljevstvu danas je uređeno Zakonom o saobraćaju na putevima iz 1988. godine (Road Traffic Act 1988).¹ Taj zakon nije isključivo propis o osiguranju. Naprotiv, u najvećoj meri ovaj zakon uređuje materiju koja je kod nas uređena važećim Zakonom o bezbednosti saobraćaja na putevima iz 2009. godine. Na primer osnovne odredbe o bezbednosti saobraćaja na putevima i odredbe o vozačkim dozvolama i vozačkom ispitu sadržane su u britanskom Zakonu o saobraćaju na putevima iz 1988. godine (vid. Road Traffic Act 1988, deo I Osnovne odredbe o bezbednosti na putu i deo III Vozačke dozvole).

Međutim, važeći britanski Zakon o saobraćaju na putevima iz 1988. ne sadrži odredbe o naknadi štete prouzrokovane neosiguranim ili nepoznatim vozilima. U Ujedinjenom Kraljevstvu Velike Britanije i Severne Irske ne postoji zakon koji oštećenom garantuje pravo na naknadu štete u ovakvim slučajevima. Ujedinjeno Kraljevstvo je na drugi način omogućilo da žrtva saobraćajne nezgode dobije obeštećenje u slučajevima kada je šteta prouzrokovana neosiguranim ili nepoznatim vozilom. Organizacija koja u Velikoj Britaniji i Severnoj Irskoj pruža ekonomsku zaštitu oštećenim licima u takvim slučajevima jeste Motor Insurers' Bureau (dalje: MIB).

2. MIB i sporazumi o naknadi žrtvama neosiguranih i nepoznatih vozača

MIB je osnovan 14. juna 1946. godine (MIB, 2021a). Članovi te organizacije su britanska osiguravajuća društva koja se bave osiguranjem od odgovornosti za štetu prouzrokovanu motornim vozilima (MIB, 2021b). Značaj koji MIB u Britaniji ima za osiguranje od autoodgovornosti je veoma veliki. Polisa obaveznog osiguranja motornog vozila mora biti izdata od strane osiguravajućeg društva koje je član MIB-a da bi se smatrala validnom po pravu Ujedinjenog Kraljevstva (Road Traffic Act 1988, čl. 95, st. 2 i čl. 145, st. 2 i 5). Takođe, jedna od glavnih funkcija koje MIB obavlja jeste obeštećenje žrtava u slučaju saobraćajne nezgode prouzrokovane nepoznatim motornim vozilom ili motornim vozilom za koje nije bio zaključen ugovor o obaveznom osiguranju od odgovornosti (Bevan, 2019, p. 15). Može se reći da je MIB garantni fond u Ujedinjenom Kraljevstvu Velike Britanije i Severne Irske (Ferris & Marson, 2016, p. 2). Pored funkcije garantnog fonda, MIB je i nacionalni biro osiguranja Ujedinjenog Kraljevstva u smislu siste-

¹ Zakon o saobraćaju na putevima iz 1988. godine je nakon donošenja imao nekoliko izmena i dopuna. Poslednji put je menjan 10. maja 2021. godine.

ma zelene karte, a obavlja i poslove informacionog centra i biroa za naknadu štete (vid. Council of Bureaux, Motor Insurers' Bureau – UK).

Izvanzakonski akti (*extra-statutory arrangements*) omogućavaju licima koja su oštećena u saobraćajnim nezgodama u Velikoj Britaniji i Severnoj Irskoj da naknade štetu kada nema osiguravača koji bi za tu štetu bio odgovoran ili kada je odgovorno lice nepoznato (Marson & Ferris, 2017, p. 134). Ti akti su sporazumi koje su zaključili MIB i Ministarstvo saobraćaja Ujedinjenog Kraljevstva (Secretary of State for Transport). Na snazi su dva takva sporazuma koja služe ekonomskoj zaštiti žrtvama saobraćajnih nezgoda koje su se dogodile u Engleskoj, Velsu i Škotskoj. To su Sporazum o naknadi žrtvama neosiguranih vozača i Sporazum o naknadi žrtvama neotkrivenih vozača (Birds, 2018, p. 195).

Sporazum o naknadi žrtvama neosiguranih vozača zaključen je 3. jula 2015. godine (Uninsured Drivers Agreement England, Scotland and Wales 2015) (dalje: Sporazum o naknadi žrtvama neosiguranih vozača), a Sporazum o naknadi žrtvama neosiguranih vozača zaključen je 27. februara 2017. godine (Untraced Drivers Agreement England, Scotland and Wales 2017) (dalje: Sporazum o naknadi žrtvama neotkrivenih vozača). Aktuelni sporazumi nisu prvi sporazumi između MIB-a i britanske države koji uređuju ovu oblast. Sporazum o naknadi žrtvama neosiguranih vozača i Sporazum o naknadi žrtvama neotkrivenih vozača nekoliko puta su menjani, dopunjavani i zamenjivani novim verzijama (Marson, Ferris & Nicholson, 2017, p. 6). Pre njih je bilo zaključeno više sporazuma (vid. MIB, 2021c). Prvi takvi sporazumi zaključeni su u decembru 1945. godine, između Ministarstva ratnog transporta i osiguravača koji obavljaju poslove obaveznog osiguranja u Velikoj Britaniji (Ministry of War Transport and the insurers transacting compulsory motor insurance business in Great Britain) (vid. preambulu Sporazuma o naknadi žrtvama neosiguranih vozača i preambulu Sporazuma o naknadi žrtvama neosiguranih vozača). U Ujedinjenom Kraljevstvu, pre 1946. godine, oštećeni usled upotrebe nepoznatih i neosiguranih vozila nisu mogli dobiti obeštećenje, osim ukoliko ne pronađu i ne tuže vozača koji im je prouzrokovao štetu. Za žrtve saobraćajnih nezgoda to je bio veliki problem (Channon, 2020, p. 172).

Britanski sporazumi o naknadi žrtvama neosiguranih i nepoznatih vozača s kraja 1945. godine predstavljali su inspiraciju za pisce prve evropske direktive o osiguranju od građanskopravne odgovornosti za štetu prouzrokovanu motornim vozilom (Marson, Alissa & Ferris, 2020, p. 3). Sporazum o naknadi žrtvama neosiguranih vozača i Sporazum o naknadi žrtvama neotkrivenih vozača primenjuju se u Engleskoj, Velsu i Škotskoj. Za Severnu Irsku i ostale teritorije u sastavu Ujedinjenog Kraljevstva MIB je zaključio posebne sporazume sa nadležnim vlastima (npr. Untraced Drivers Agreement Northern Ireland 2004 i Gibraltar Uninsured Drivers Agreement 2021).

Bez obzira na značaj britanskih sporazuma o naknadi štete žrtvama neosiguranih i nepoznatih vozila, koji su zaključeni neposredno posle Drugog svetskog rata, i bez obzira na to što primena takvih i sličnih sporazuma nije ograničena samo na Englesku, u kontinentalnoj Evropi prihvaćen je drugačiji modalitet poveravanja poslova naknade štete prouzrokovane neosiguranim i nepoznatim vozilima. Sporazumi između države i asocijacije osiguravajućih društava, po kojima asocijacija ima obavezu da pruža obeštećenje u slučaju saobraćajnih nezgoda prouzrokovanih neosiguranim i nepoznatim vozilima, u Evropi nisu uobičajeni. Zemlje kontinentalne Evrope poveravale su putem zakona nadležnost za naknadu štete u ovakvim situacijama.²

3. Poveravanje naknade štete putem sporazuma i komunitarno evropsko pravo

Pravo oštećenih u Engleskoj, Velsu i Škotskoj da im MIB isplati naknadu štete prouzrokovane neosiguranim ili nepoznatim vozilom zasniva se isključivo na Sporazumu o naknadi žrtvama neosiguranih vozača i Sporazumu o naknadi žrtvama neotkrivenih vozača. Zakonske odredbe o naknadi štete u ovakvim slučajevima i zakonske odredbe o garantnom fondu, u pravu Ujedinjenog Kraljevstva jednostavno ne postoje (Marson, Ferris & Nicholson, 2017, p. 5). Obaveza MIB-a da pruži obeštećenje žrtvama neosiguranih i nepoznatih vozila temelji se samo na predmetnim sporazumima. Zbog toga može biti nedoumice da li MIB zaista jeste ovlašćeno telo za naknadu štete od neosiguranih ili nepoznatih vozila u smislu evropskih propisa,³ tj. „da li je MIB britanski garantni fond”.

² Npr. Savezna Republika Nemačka (vid. § 12 Zakona o obaveznom osiguranju vlasnika motornih vozila – Zakon o obaveznom osiguranju, Savezne Republike Nemačke, Gesetz über die Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter – Pflichtversicherungsgesetz, donet 1965. godine i poslednji put izmenjen 12. jula 2021. godine), Savezna Republika Austrija (vid. § 2 Zakona o naknadi štete žrtvama saobraćajne nezgode – Verkehrsoffer-Entschädigungsgesetz, donet 2007. godine i poslednji put izmenjen 17. januara 2017. godine), Grčka (vid. čl. 16, 17 i 19 Zakona 489/76 o obaveznom osiguranju od građanske odgovornosti usled saobraćajnih nezgoda – Επικουρικό Κεφάλαιο Ασφάλισης Ευθύνης από Ατυχήματα Αυτοκινήτων), a i naša zemlja (vid. čl. 76 Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju iz 2009. godine i čl. 99 Zakona o osiguranju imovine i lica iz 1996. godine).

³ Komunitarni evropski propisi, počev od 30. decembra 1983. godine kada je doneta Druga direktiva Saveta 84/5/EEZ o usklađivanju zakona država članica o osiguranju od odgovornosti usled upotrebe motornih vozila – Second Council Directive of the approximation of the laws of the Member States relating to insurance against civil liability of the use of motor vehicles, *Official Journal of the European Communities*, L 8/17 of 11. 1. 1984 (dalje: Druga direktiva), zahtevaju od država članica da osnuju ili ovlaste telo za naknadu štete prouzrokovane nepoznatim ili neosiguranim vozilom. Vid. čl. 1, st. 4 Druge direktive i čl. 10 Direktive 2009/103/EU o osiguranju od odgovornosti usled

To pitanje, u vreme dok je Ujedinjeno Kraljevstvo bilo član Evropske ekonomske zajednice, pojavilo se kao sporno pravno pitanje pred Sudom pravde Evropskih zajednica (Court of Justice of the European Communities). Evropski sud razrešio je navedeno pitanje u presudi *Samuel Sidney Evans v The Secretary of State for the Environment, Transport and the Regions and The Motor Insurers' Bureau* C-63/01 od 4. decembra 2003. godine (dalje: presuda *Evans*).

Prilikom rešavanja označenog pitanja, Sud pravde Evropskih zajednica pošao je od toga da direktive o osiguranju motornih vozila ne sadrže odredbe o pravnom statusu organizacije koja treba da pruži naknadu štete prouzrokovane nepoznatim ili neosiguranim motornim vozilima. Sud je takođe ukazao da u direktivama nije propisana ni pravna forma kojom države treba da povere poslove naknade štete od nepoznatih i neosiguranih vozila. Po shvatanju evropskog suda činjenica da obaveza MIB-a proizlazi iz sporazuma – ugovora te organizacije i javne vlasti, nije od značaja za kvalifikaciju MIB-a kao tela odgovornog u smislu čl. 1, st. 4 Druge direktive. Sud pravde smatra bitnim da se ti sporazumi tumače i primenjuju tako da žrtve imaju mogućnost da dobiju obeštećenje, kao i mogućnost da se radi obeštećenja obrate MIB-u. Sud pravde Evropskih zajednica zbog toga je ocenio da je način na koji je organizovana naknada štete u Ujedinjenom Kraljevstvu u saglasnosti sa komunitarnim evropskim propisima (presuda *Evans*, tač. 32, 34 i 37). MIB je telo kome je poveren zadatak da pruža obeštećenje žrtvama neosiguranih i nepoznatih vozila (*body with task of providing compensation [...] for damage caused by unidentified vehicle or a vehicle for which the insurance obligation has not been satisfied*) u smislu čl. 1, st. 4 Druge direktive, bez obzira na to što je taj zadatak poveren MIB-u putem sporazuma, a ne putem zakona.

4. Pravna priroda MIB-a

MIB nije državni organ. Po svojoj pravnoj formi MIB je društvo sa ograničenom odgovornošću bez akcijskog kapitala – *company limited by guarantee* (Statut MIB-a – Articles of Association of MIB, p. 1). Svaki osiguravač koji se bavi obavezanim osiguranjem motornih vozila u Britaniji učestvuje u vlasništvu i kontroli nad MIB-om (Bevan, 2017a). Izvor finansiranja MIB-a su doprinosi koje plaćaju njegovi članovi (*member's levy*). Visina doprinosa koji plaća jedan član srazmerna je premiji osiguranja od autoodgovornosti koju je taj član naplatio (Statut MIB-a, čl. 22).

upotrebe motornih vozila i izvršenju obaveze osiguranja od te odgovornosti – Directive 2009/1003/EC of the European Parliament and the Council of 16th September 2009 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 (codified version), *Official Journal of the European Union*, L 263/11.

U Ujedinjenom Kraljevstvu vodili su se sporovi o pravnoj prirodi MIB-a. Dilema je postojala o pitanju da li MIB ima privatnopravnu prirodu ili je reč o subjektu javnog prava – pojavnom obliku države (*emanation of the State*). Priroda pravnih subjekata može se odrediti na osnovu kriterijuma uspostavljenih u praksi pravosudne institucije Evropske unije. Ta praksa ustanovljena je, između ostalog, u predmetima iz Velike Britanije. Pravna forma u kojoj je neki subjekt prava organizovan nije od odlučnog značaja za određivanje da li taj subjekt ima privatnopravnu ili javnopravnu prirodu. Ključno je da li se pravno lice bavi pružanjem javnih usluga, da li je pod vlašću ili nadzorom države i da li ima ovlašćenja i odgovornosti koje prevazilaze uobičajena ovlašćenja i odgovornosti subjekata privatnog prava (Court of Justice of the European Communities, presuda C-188/89 od 12. jula 1990. godine, doneta u predmetu *Foster i drugi protiv British Gas plc*, tač. 20). Svi ovi kriterijumi ne moraju da budu kumulativno ispunjeni (Sharpston, 2017, tač. 53, 77).

Sudovi u Velikoj Britaniji ranije su smatrali da MIB, po ovim kriterijumima, ne predstavlja „emanaciju države”. Visoki sud Engleske i Velsa – England and Wales High Court (Queen’s Bench Division) u presudi *Ben Byrne v MIB and The Secretary of State Transport* od 5. juna 2007. godine, broj predmeta HQ06X00793 (dalje: presuda *Byrne*), pozvao se na raniju sudsku praksu. Britanski sud je u tač. 62 obrazloženja te presude naglasio da MIB nije statusno povezan sa državom. Sud je objasnio da je to lice privatnog prava. Istakao je da nema funkcionalnih veza između MIB-a i državnih organa. MIB deluje u svoje ime i u interesu svojih članova, a sa državom zaključuje komercijalne ugovore privatnog prava. MIB obavlja delatnost samo u svojstvu privatnopravnog subjekta i njegove ugovorne obaveze spadaju u domen privatnog prava. Nekada je britanska sudska praksa, iz razloga koji su istaknuti između ostalog i u presudi *Byrne*, smatrala da je MIB subjekt privatnog prava, a ne „emanacija države” (Marson & Ferris, 2020, p. 36).

Sud pravde Evropske unije ima drugačiji stav o pravnoj prirodi nacionalne organizacije za naknadu štete od neosiguranih i nepoznatih vozila. Evropski sud je svoj stav o pravnoj prirodi takve organizacije izneo povodom jednog spora iz Republike Irske. Sud pravde Evropske unije izjašnjavao se o pravnoj prirodi Biroa osiguranja Republike Irske – Motor Insurers’ Bureau of Ireland (dalje: MIBI). Irski MIBI i britanski MIB su gotovo identične organizacije (Bevan, 2017b). I MIBI i MIB, svako u svojoj državi, obavljaju poslove nacionalnog biroa osiguranja, garantnog fonda, informacionog centra i biroa za naknadu štete (vid. Council of Bureaux, Motor Insurers’ Bureau – Ireland i Council of Bureaux, Motor Insurers’ Bureau – UK). Obe organizacije naknadu štete od neosiguranih i nepoznatih vozila pružaju na osnovu sporazuma koji su zaključili sa državom (vid. Agreement dated 29th January 2009 between the Minister for Transport and the Motors Insurers’ Bureau of Ireland).

Sud pravde Evropske unije izjasnio se o pravnoj prirodi organizacije za naknadu štete od neosiguranih vozila u presudi C-413 od 10. oktobra 2017. godine, donetoj u predmetu *Elaine Farrell v Alan Whitty, Minister for the Environment of the Ireland and Motor Insurers Bureau of Ireland (MIBI)* (dalje: presuda *Farrell*). Pravosudna institucija Evropske unije u toj presudi zaključila je da MIBI jeste subjekt javnog prava – pojavni oblik države (*emanation of state*). Sud je u presudi *Farrell* ocenio da MIBI u dovoljnoj meri ispunjava kriterijume iz presude *Foster*, te da se zbog toga može smatrati subjektom javnog prava. Činjenični osnov za ovu ocenu jeste okolnost da svi osiguravači koji se bave osiguranjem od auto-odgovornosti u Republici Irskoj moraju biti članovi MIBI-ja i da oni moraju finansirati poslove koje MIBI obavlja. Zato, po oceni Suda pravde Evropske unije, obim ovlašćenja i odgovornosti koje ima MIBI prevazilazi obim ovlašćenja i odgovornosti koje uobičajeno imaju subjekti privatnog prava (vid. presudu *Farrell*, tač. 21, 37, 41).

Presuda *Farrell* uticala je na sudsku praksu Velike Britanije. Isti sudija koji je doneo presudu *Byrne*, nakon presude *Farrell*, sačinio je presudu Apelacionog suda Engleske i Velsa (Građanskog odeljenja) – England and Wales Court of Appeal (Civil Division) u predmetu broj B3/2018/2411 *MIB v Michael Lewis* od 5. juna 2019. godine (dalje: presuda *Lewis*). Taj britanski sudija, Sir Julian Flaux, u presudi *Lewis* konstatovao je kako je Sud pravde Evropske unije u presudi *Farrell* „imao širi pristup, nego ja u presudi *Byrne*” (presuda *Lewis*, tač. 30). Sudija Flaux u presudi *Lewis* detaljno je analizirao i doslovno citirao presudu *Farrell* koju je doneo evropski sud. Zatim je naglasio da britanski MIB, isto kao i irski MIBI, ima specijalna prava koja prevazilaze obim ovlašćenja koja uobičajeno pripadaju subjektima privatnog prava. Ta prava MIB-a i MIBI-ja sastoje se u tome što svi osiguravači koji se bave osiguranjem od autoodgovornosti u Velikoj Britaniji, odnosno u Irskoj, moraju biti njihovi članovi i doprinostiti njihovom finansiranju. Stoga MIB, isto kao i MIBI, jeste pojavni oblik države (*emanation of state*) (presuda *Lewis*, tač. 73 i 74).

5. Bregzit i pravna priroda MIB-a

Ujedinjeno Kraljevstvo Velike Britanije i Severne Irske 31. januara 2020. godine napustilo je Evropsku uniju (Walker, 2021, p. 74). Bregzit je izazvao nezvesnost o pitanju da li će se evropska pravila o osiguranju vozila primenjivati u pravu Ujedinjenog Kraljevstva. Međutim, presuda *Lewis* „ostaje dobar precedent koji se može pratiti” – „*Lewis remains good law and capable of being followed*” (Hemsted & Melville, 2021). Pravila iz direktiva Evropske unije, koja su britanski

sudovi prihvatili i počeli da primenjuju pre dana napuštanja Evropske unije, nastavljaju da se primenjuju i posle Bregzita (Skelton, 2021).

Dilema o pravnoj prirodi britanskog garantnog fonda – MIB-a postojala je u pravu Ujedinjenog Kraljevstva. Sud pravde Evropske unije svojim preceden-
tom, presudom *Farrell*, donetom u vreme između referenduma o izlasku Uje-
dinjenog Kraljevstva iz Velike Britanije i dana Bregzita,⁴ presudno je uticao na
poimanje pravne prirode MIB-a u pravu Velike Britanije. U Ujedinjenom Kra-
ljevstvu preovladalo je shvatanje da MIB, tj. garantni fond te države, jeste subjekt
javnog prava. Sudovi u Velikoj Britaniji smatraju da je tamošnji garantni fond
– MIB, samo pojavni oblik države – *emanation of state*. To je stav koji je britan-
ski *case-law* već prihvatio, a ne shvatanje iz Evropske unije sa kojim nacionalno
pravo Ujedinjenog Kraljevstva tek treba da se uskladi. Zato će shvatanje po kome
je MIB subjekt javnog prava nastaviti da se primenjuje u Velikoj Britaniji i Seve-
renoj Irskoj i posle Bregzita.

6. Zaključak

Ekonomska zaštita žrtava saobraćajnih nezgoda prouzrokovanih neosigu-
ranim i nepoznatim vozilima u Velikoj Britaniji i Irskoj organizovana je na po-
seban način. Specifičnost je u tome što su poslovi naknade štete povereni nadlež-
noj organizaciji (MIB-u u Ujedinjenom Kraljevstvu i MIBI-ju u Republici Irskoj)
putem sporazuma te organizacije i države. Takav modalitet poveravanja poslova
obeštećenja u slučaju štete od neosiguranih i nepoznatih vozila razlikuje se od
modaliteta uobičajenog u kontinentalnoj Evropi. Države kontinentalne Evrope
poslove naknade štete u takvim slučajevima poveravaju zakonom. Međutim, bez
obzira na te specifičnosti, MIB jeste odgovorno telo za naknadu štete u smislu
komunitarnih propisa o obaveznom osiguranju vozila. U Velikoj Britaniji MIB je
garantni fond, institut koji postoji i u drugim evropskim zemljama, uključujući
članice Evropske unije i Republiku Srbiju.

Shvatanje da MIB ima privatnopravnu prirodu ranije je bilo vladajuće u sud-
skoj praksi Velike Britanije. Sud pravde Evropske unije izvršio je ključan uticaj da
u britanskoj praksi prevlada drugačije stanovište. Pravosudna institucija Evrop-
ske unije ocenila je da organizacije koje vrše funkciju garantnog fonda imaju jav-
nopravnu prirodu. *Case law* Ujedinjenog Kraljevstva promenio se pod uticajem
sudske prakse Evropske unije. Sudovi u Velikoj Britaniji prestali su da smatraju

⁴ Referendum na kome se većina građana Ujedinjenog Kraljevstva Velike Britanije i Severne
Irske izjasnila za izlazak iz Evropske unije održan je 23. juna 2016. godine, a dan izlaska Ujedi-
njenog Kraljevstva iz Evropske unije je 31. januar 2020. godine. Vid. Walker, 2021, p. 6, 74.

da je MIB subjekt privatnog prava, i počeli su da ga shvataju kao pojavni oblik države (*emanation of state*).

Ujedinjeno Kraljevstvo prestalo je da bude član ove evropske nadnacionalne političke organizacije. Propisi Evropske unije i tumačenje tih propisa koje daje pravosudna institucija Evropske unije nisu više pravno obavezujući u Velikoj Britaniji. Sudovi Ujedinjenog Kraljevstva posle Bregzita ne moraju da postupaju po stavovima Suda pravde Evropske unije. Ipak, shvatanje o MIB-u kao pojavnom obliku države ušlo je u *case law* Velike Britanije. Ono je implementirano u britansko pravo putem presude *Lewis*. Shvatanje iz presude Apelacionog suda Engleske i Velsa (Građanskog odeljenja) – England and Wales Court of Appeal (Civil Division), u predmetu *Lewis*, britanski sudovi će nastaviti da primenjuju i posle Bregzita.

Pitanje pravne prirode garantnog fonda nije specifično samo za Britanska ostrva. Pitanje da li garantni fond ima privatnu ili javnopravnu prirodu može se javiti u svakoj državi u kojoj ovaj institut funkcioniše. Između ostalog i u Republici Srbiji. Rešenje tog pitanja u jedinoj državi koja je napustila Evropsku uniju – Ujedinjenom Kraljevstvu, pokazuje kako se to pitanje može razrešiti u jednoj državi koja teži članstvu u EU – Republici Srbiji. Neposredna pravna obaveza da se dosledno postupi po stavovima Suda pravde Evropske unije nije neophodna da nacionalno pravo prihvati argumente iz presude Suda pravde Evropske unije. *Case law* Ujedinjenog Kraljevstva prihvata argumente o pravnoj prirodi garantnog fonda, koje je u presudi *Farrell* izneo Sud pravde Evropske unije. Ti argumenti izgledaju osnovano i može ih prihvatiti i pravo Republike Srbije.

Literatura

- Bevan, N. 2019. The MIB's Surrogate State Liability (Pt 1), *The New Law Journal*, issue 7848, 11. 7. 2019, pp. 15-17.
- Bevan, N. 2017a. Conflict of Interest, *The New Law Journal*, issue 7736, 3. 3. 2017. Dostupno na: <https://www.newlawjournal.co.uk/issuearticles/7736> (17. 10. 2021).
- Bevan, N. 2017b. State Liability: Betwix & Between Brexit (Pt 2), *The New Law Journal*, issue 7768, 3. 11. 2017. Dostupno na: [https://www.newLawjournal.co.uk/content/state-liability-betwixt-between-brexit-pt-2](https://www.newlawjournal.co.uk/content/state-liability-betwixt-between-brexit-pt-2) (21. 2. 2021).
- Birds, J. 2018. *United Kingdom – Insurance Law*. Wolters Kluwer.
- Channon, M. 2017. *Validity and Effect of Exclusion Clauses Against Third Parties in Motor Insurance*. Doktorska disertacija. Exeter: University of Exeter. Dostupno na: <https://ore.exeter.ac.uk/repository/bitstream/handle/10871/32099/ChannonM.pdf?sequence=1&isAllowed=y> (17. 10. 2021).

- Channon, M. 2020. The Nature of the Motor Insurers' Bureau and Its Agreements Time for a Radical New Approach?. *European Journal of Comparative Law and Governance*, 7 (2020), pp. 168-200. Dostupno na: https://brill.com/view/journals/ejcl/7/2/article-p168_168.xml?language=en&body=pdf-48744 (17. 10. 2021).
- Ferris, K. & Marson, J. 2016. Which Is the Applicable Law in Recovery of Losses from an Uninsured Driver? *Moreno v The Motor Insurers' Bureau*, *European Journal of Current Legal Issues*, 22(3), pp-14. Dostupno na: <http://eprints.hud.ac.uk/id/eprint/29534/1/Moreno%20Case%20Note.pdf> (17. 10. 2021).
- Hemsted, M. & Melville, V. 2021. *Motor Insurance: Analysis of the UK Government Decision to Diverge from Vnuk, 5th March 2021*. Dostupno na: <https://www.clydeco.com/en/insights/2021/03/motor-insurance-analysis-of-the-uk-government-deci> (21. 10. 2021).
- Marson, J. & Ferris, K. 2017. The Uninsured Drivers' Agreement 2015 as a Legitimate Source of Authority. *Statute Law Review*, 38(2), pp. 133-146.
- Marson, J., Ferris, K., & Nicholson, A. 2017. Irreconcilable Differences? The Road Traffic Act and the European Motor Vehicle Insurance Directives. *The Journal of Business Law*, 1(1), pp. 1-27. Dostupno na: <http://shura.shu.ac.uk/11069/1/Marsonirreconcilable.pdf> (26. 8. 2020).
- Marson, J., Ferris, K., & Nicholson, A. 2018. Brexit Means Brexit: What Does It Mean for the Protection of Third Party Victims and the Road Traffic Act?. *Statue Law Review*, 39(2), pp. 211-227.
- Marson, J., Alissa, H., & Ferris, K. 2020. Driving Towards a More Therapeutic Future? The Untraced Agreement and Conscious Contracting. *European Journal of Current Legal Issues*, 25(1), pp. 1-21. Dostupno na: <https://core.ac.uk/download/pdf/326245224.pdf> (17. 10. 2021).
- Marson, J., & Ferris, K. 2020. The Compatibility of English Law with the Motor Vehicle Insurance Directives: The Courts Giveth... at Least until Brexit Day. *Law Quarterly Review*, pp. 35-40. Dostupno na: <http://shura.shu.ac.uk/24804/3/Marson-CompatabilityEnglish%20Law%28AM%29.pdf> (19. 10. 2021).

Pravni izvori

- Second Council Directive of the Approximation of the Laws of the Member States relating to insurance against civil liability of the use of motor vehicles. *Official Journal of the European Communities*, L 8/17 of 11. 1. 1984.
- Directive 2009/1003/EC of the European Parliament and the Council of 16th September 2009 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 (codified version), *Official Journal of the European Union*, L 263/11.
- Road Traffic Act 1930. Dostupno na: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/Geo5/20-21/43/contents/enacted> (17. 10. 2021).
- Road Traffic Act 1988, last amendments and supplements 10th May 2019. Dostupno na: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1988/52/contents> (17. 10. 2021).
- Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju, *Službeni glasnik RS*, br. 51/2009, 78/2011, 101/2011, 93/2012, 7/2013.
- Zakon o osiguranju imovine i lica, *Službeni list SRJ*, br. 30/1996, 57/1998, 53/1999 i *Službeni glasnik RS*, br. 55/2004, 70/2004.
- Gesetz über die Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter (Pflichtversicherungsgesetz), Deutschland, vom 1965, das zuletzt durch vom 12. Juli 2021. Dostupno na: <https://www.gesetze-im-internet.de/pflvg/BJNR102130965.html> (23. 10. 2021).
- Verkehrsofoper-Entschädigungsgesetz, Österreich, vom 2007, das zuletzt durch vom 17. Januar 2017. Dostupno na: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20005369> (23. 10. 2021).
- Νομός 489/76 Περί Υποχρεωτικής Ασφαλίσεως των εξ ατυχημάτων αυτοκινήτων αστικής ευθύνης, τελευταίος τροποποιητής το Νόμο 3746/2009, Ελληνική Δημοκρατία. Dostupno na: <https://www.bankofgreece.gr/RelatedDocuments/law489gr.pdf> (23. 10. 2021).
- Articles of Association of Motor Insurers' Bureau adopted on 8th July 2020. Dostupno na: <https://www.mib.org.uk/media/516985/mib-articles-of-association-08072020.pdf> (17. 10. 2021).
- Uninsured Drivers Agreement England, Scotland and Wales 2015. Dostupno na: <https://www.mib.org.uk/media/166917/2015-uninsured-drivers-agreement-england-scotland-wales.pdf> (17. 10. 2021).
- Untraced Drivers Agreement England Scotland and Wales 2017. Dostupno na: https://www.mib.org.uk/media/355104/amended-2017-untraced-drivers-agreement-england-scotland-and-wales_v10.pdf (17. 10. 2021).
- Untraced Drivers Agreement Northern Ireland 2004. Dostupno na: <https://www.mib.org.uk/media/166901/2004-northern-ireland-untraced-drivers-agreement.pdf> (17. 10. 2021).
- Gibraltar Uninsured Drivers Agreement 2021. Dostupno na: <https://www.mib.org.uk/media/528001/2021-gibraltar-uninsured-drivers-agreement.pdf> (17. 10. 2021).
- Agreement dated 29th January 2009 between the Minister for Transport and the Motors Insurers' Bureau of Ireland. Dostupno na: https://www.mibi.ie/_fileupload/Signed_MIBI_Agreement_29_Jan_09.pdf (18. 10. 2021).

Sudska praksa

- Court of Justice of the European Union, *Judgment C-413/15 of 10th October 2017 in case Elaine Farrell v Alan Whitty, Minister for the Environment of the Ireland and Motor Insurers Bureau of Ireland (MIBI)*. Dostupno na: <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=195361&pageIndex=0&doclang=EN&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=16487723> (19. 10. 2021).
- Court of Justice of the European Communities, *Judgment C-61/03 of 4th December 2003 in case Samuel Sidney Evans v The Secretary of State for the Environment, Transport and the Regions and The Motor Insurers' Bureau*. Dostupno na: <https://curia.europa.eu/juris/showPdf.jsf?text=&docid=48780&pageIndex=0&doclang=EN&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=16302359> (17. 10. 2021).
- Court of Justice of the European Communities, *Judgment C-188/89 of 12th July 1990 in case Foster and Others v British Gas plc*. Dostupno na: <https://curia.europa.eu/juris/showPdf.jsf?text=&docid=96665&pageIndex=0&doclang=EN&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=16464534> (17. 10. 2021).
- England and Wales High Court (Queen's Bench Division), *Judgment Ben Byrne v MIB and The Secretary of State Transport of 5th June 2007*, case number HQ06X00793. Dostupno na: <https://www.bailii.org/ew/cases/EWHC/QB/2007/1268.html> (17. 10. 2021).
- England and Wales Court of Appeal (Civil Division), *Judgment Motor Insurers' Bureau v Michael Lewis of 5th June 2019*, case number: B3/2018/2411. Dostupno na: <https://www.bailii.org/ew/cases/EWCA/Civ/2019/909.html> (21. 10. 2021).

Dokumenti

- Council of Bureaux, *Motor Insurers' Bureau – Ireland*, Dostupno na: <https://www.cobx.org/search-organisation?countryCode=IE> (18. 10. 2021).
- Council of Bureaux, *Motor Insurers' Bureau – UK*, Dostupno na: <https://www.cobx.org/search-organisation?countryCode=GB> (18. 10. 2021).
- Motor Insurers' Bureau Ltd, 2021. (MIB, 2021a) *About us*. Dostupno na: <https://www.mib.org.uk/about-mib/management-and-governance/> (17. 10. 2021).
- Motor Insurers' Bureau Ltd, 2021. (MIB, 2021b) *MIB Membership information*. Dostupno na: <https://www.mib.org.uk/about-mib/mib-membership/how-to-become-a-member/> (17. 10. 2021).

Motor Insurers' Bureau Ltd, 2021. (MIB, 2021c), *Downloadable content*. Dostupno na: <https://www.mib.org.uk/downloadable-content/> (17. 10. 2021).

Internet izvori

Sharpston, E., *Opinion of Advocate General delivered on 22nd June 2017 in case C-413/15 Elaine Farrell v Alan Whitty, Minister for the Environment of the Ireland and Motor Insurers Bureau of Ireland (MIBI)*. Dostupno na: <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=192067&page-Index=0&doclang=EN&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=18512553> (19. 10. 2021).

Skelton, N., *Compulsory Motor Insurance in UK Post Brexit*. Dostupno na: <https://www.carson-mcdowell.com/news-and-events/insights/compulsory-motor-insurance-in-uk-post-brexit> (22. 10. 2021).

Walker, N., Briefing Paper: Brexit timeline: events leading to the UK's exit from the European Union, *House of Commons Briefing Paper*, Number 7960, 6th January 2021. Dostupno na: <https://researchbriefings.files.parliament.uk/documents/CBP-7960/CBP-7960.pdf> (22. 10. 2021).

Miloš S. Radovanović, PhD
API Bank a.d., Belgrade, Serbia
e-mail: *milos@radovanovic.biz*

MOTOR INSURERS' BUREAU – GUARANTEE FUND IN THE UNITED KINGDOM

Summary

Redress, in cases when the damage has been caused by uninsured or unidentified vehicle, in the United Kingdom is organized on specific manner. Task of providing compensation in such cases is entrusted to the organization Motor Insurers' Bureau (MIB). This task has been entrusted by agreements concluded between the state and MIB. Regardless of this specificity, MIB is a guarantee fund, an institute which exists in other European states. British courts expressed their stance on legal nature of MIB. Case-law of the United Kingdom earlier had considered that MIB was an institute of private law. Due to the influence of the Court of Justice of the European Union, a different stance has prevailed. Courts of Great Britain accepted arguments of the European judicial institution. Now they consider that MIB is a subject of the public law – emanation of the state. This standpoint has been implemented in the United Kingdom's law and will not be abandoned after the Brexit. The British example shows how the dilemma on the legal nature of a guarantee fund can be resolved in the country that is not a member of the European Union.

Keywords: insurance, motor liability insurance, guarantee fund, uninsured vehicle, unidentified vehicle, United Kingdom, Brexit.

Primljeno: 24. 10. 2021.

Prihvaćeno: 9. 3. 2022.