

Zaštita trećih oštećenih osoba ugovorom o osiguranju od automobilske odgovornosti

Šutalo, Sofija

Professional thesis / Završni specijalistički

2022

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Economics and Business / Sveučilište u Zagrebu, Ekonomski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:148:826617>

Rights / Prava: [Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International/Imenovanje-Nekomercijalno-Dijeli pod istim uvjetima 4.0 međunarodna](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-11-24**



Repository / Repozitorij:

[REPEFZG - Digital Repository - Faculty of Economics & Business Zagreb](#)



Sveučilište u Zagrebu
Ekonomski fakultet
Poslijediplomski specijalistički studij
Osiguranje i reosiguranje

**ZAŠTITA TREĆIH OŠTEĆENIH OSOBA UGOVOROM O
OSIGURANJU OD AUTOMOBILSKE ODGOVORNOSTI**

THIRD PARTY LIABILITY CAR INSURANCE

Poslijediplomski specijalistički rad

Student: Sofija Šutalo
Matični broj studenta: PDS-902011
Mentor: prof. dr. sc. Drago Jakovčević

Zagreb, ožujak 2022 godine

SAŽETAK

Obveznim osiguranjem od automobilske odgovornosti uređuju se oni odnosi temeljem kojih se oštećenim osobama osigurava naknada štete. Već u trenutku kada se pojavilo prvo motorno vozilo koje je samom svojom upotrebom dovelo i do prvih prometnih nezgoda počela se u svim zemljama svijeta razvijati ideja da se zakonski uredi pitanje odgovornosti vlasnika odnosno korisnika motornih vozila za one štete koje pretrpe treće osobe. Prvi način koji se pojavio kao osiguranje od štete koja nastaje uslijed prometnih nezgoda pojavio se u obliku dobrovoljnog osiguranja. No, vrlo brzo se uvidjelo da se dobrovoljnim osiguranjem ne pruža zadovoljavajuća zaštita trećim oštećenim osobama, a broj prometnih nezgoda je svakim danom postajao sve veći i veći, te se postavljalo pitanje na koji način postići bolju zaštitu onih osoba koje budu oštećene u prometnim nezgodama. Tako se vrlo brzo javila ideja da se uvede obvezno zaključivanje ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti, a sve u cilju što bolje zaštite oštećenih osoba. Protekom vremena došlo se do zaključka da je osiguranje od odgovornosti vlasnika odnosno korisnika motornih vozila za štete koje upotrebom motornih vozila budu prouzrokovane trećim osobama neizbježno i da predstavlja najbolji način zaštite žrtava prometnih nezgoda. Zaštita oštećenih osoba se ostvaruje kroz postupak naknade štete koja bi trebala biti brza i učinkovita, te u stanju da oštećene osobe ponovno uvede u normalan život zajednice. U tu svrhu u radu je obrađena problematika zaštite trećih oštećenih osoba obveznim osiguranjem od automobilske odgovornosti, te je izloženo s kojim se sve problemima i izazovima susreću treće oštećene osobe prilikom ostvarivanja prava na naknadu štete kao temeljne obveze iz ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti. U radu je stavljen naglasak na određena sredstva oštećenikove zaštite koja zakonodavstva uvode kako bi olakšala i pojednostavila postupak naknade štete i na taj način oštećenim omogućila da ostvare potpunu naknadu štete na brz i učinkovit način. Ključne riječi: osiguranje od automobilske odgovornosti, treće oštećene osobe, naknada štete, sredstva zaštite.

SUMMARY

Mandatory motor third party liability insurance regulates those relations on the basis of which the injured parties are provided with compensation for damage. Already at the moment when the first motor vehicle appeared, which by its very use led to the first traffic accidents, the idea began to develop in all countries of the world to legally regulate the issue of liability of owners or users of motor vehicles for damages suffered by third parties. The first method that appeared as insurance against damage caused by traffic accidents appeared in the form of voluntary insurance. However, it quickly became clear that voluntary insurance did not provide satisfactory protection to third parties injured, and the number of accidents became higher and higher every day, and the question arose as to how to achieve better protection of those injured in accidents. Thus, the idea to introduce the obligatory conclusion of a contract on motor liability insurance arose very quickly, all with the aim of better protection of injured persons. Over time, it was concluded that liability insurance for owners or users of motor vehicles for damage caused by the use of motor vehicles to third parties is inevitable and that it is the best way to protect victims of traffic accidents. The protection of injured persons is achieved through the procedure of compensation for damage that should be fast and effective, and able to bring the injured persons back into the normal life of the community. For this purpose, the paper deals with the issue of protection of third injured parties with compulsory motor third party liability insurance, and presents all the problems and challenges faced by third injured parties in exercising the right to compensation as a fundamental obligation under motor liability insurance contracts. The paper underlines certain means of protection of the injured party that the legislation introduces in order to facilitate and simplify the procedure of compensation for damages and thus enable the injured parties to obtain full compensation for damage in a fast and efficient manner.

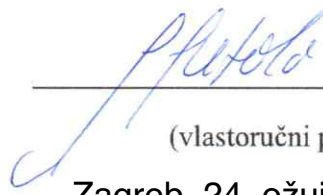
Key words: motor liability insurance, third party injured parties, compensation for damages, means of protection.

IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI

Izjavljujem i svojim potpisom potvrđujem da je poslijediplomski specijalistički rad isključivo rezultat mog vlastitog rada koji se temelji na mojim istraživanjima i oslanja se na objavljenu literaturu, a što pokazuju korištene bilješke i bibliografija.

Izjavljujem da nijedan dio rada nije napisan na nedozvoljen način, odnosno da je prepisan iz necitiranog izvora te da nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava.

Izjavljujem, također, da nijedan dio rada nije iskorišten za bilo koji drugi rad u bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj ili obrazovnoj ustanovi.



(vlastoručni potpis studenta)

Zagreb, 24. ožujka 2022.


(mjesto i datum)

STATEMENT ON THE ACADEMIC INTEGRITY

I hereby declare and confirm by my signature that the final thesis is the sole result of my own work based on my research and relies on the published literature, as shown in the listed notes and bibliography.

I declare that no part of the thesis has been written in an unauthorized manner, i.e., it is not transcribed from the non-cited work, and that no part of the thesis infringes any of the copyrights.

I also declare that no part of the thesis has been used for any other work in any other higher education, scientific or educational institution.



(personal signature of the student)

Zagreb, 24. ožujka 2022.

(place and date)

SADRŽAJ:

1. UVOD	1
1.1. Predmet rada i ciljevi istraživanja	1
1.2. Metode istraživanja i izvori podataka	2
1.3. Sadržaj i struktura rada	2
2. OBVEZNO OSIGURANJE OD AUTOMOBILSKE ODGOVORNOSTI	4
2.1. Definicija i svrha obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti	5
2.1.1. Pojam i definicija obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti	5
2.1.2. Svrha obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti	6
2.2. Temeljna obilježja ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti	8
2.3. Stranke Ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti	10
2.3.1. Osiguratelj	10
2.3.2. Ugovaratelj osiguranja	11
3. PROPISI KOJI UREĐUJU ODNOS PROIZAŠLE TEMELJEM UGOVORA O OSIGURANJU OD AUTOMOBILSKE ODGOVORNOSTI	12
3.1. Statusna pravna vrela	12
3.2. Materijalno pravna vrela	13
3.3. Smjernice Europske unije o osiguranju od automobilske odgovornosti	16
4. PRAVNI POLOŽAJ TREĆIH OŠTEĆENIH OSOBA PREMA HRVATSKOM ZAKONODAVSTVU I SMJERNICAMA EUROPSKE UNIJE	27
4.1. Položaj trećih oštećenih osoba prema Zakonu o obveznim odnosima	27
4.2. Položaj trećih oštećenih osoba prema Zakonu o obveznim osiguranjima u prometu	37
4.3. Određivanje položaja trećih oštećenih osoba prema Smjernicama Europske unije	33
5. PROBLEMI I PERSPEKTIVE ZAŠTITE TREĆIH OŠTEĆENIH OSOBA KROZ POSTUPAK OSTVARIVANJA PRAVA NA NAKNADU ŠTETE	35
5.1. Institut naknade štete i odnos prema trećim osobama	35
5.1.1. Pretpostavke građanske odgovornosti za štetu	35
5.1.2. Popravljanje štete	40
5.2. Postupak ostvarivanja prava na naknadu štete i rješavanje štete	45
5.2.1. Postupak naknade štete pred osigurateljem	45
5.2.1.1. Postupanje osiguratelja po zaprimljenom odštetnom zahtjevu	47
5.2.1.2. Donošenje odluke o odštetnom zahtjevu	49
5.2.1.3. Izvansudska nagodba o naknadi štete	50

5.2.1.4. Izjava o namirenju	51
5.2.2. Sudski postupak naknade štete	52
5.3. Sredstva zaštite trećih oštećenih osoba	53
5.3.1. Pravo treće oštećene osobe na izravan zahtjev prema osiguratelju	53
5.3.2. Isticanje prigovora oštećenoj osobi	55
5.3.3. Informacijski centar	56
5.3.4. Rokovi za rješavanje odštetnih zahtjeva	57
5.3.5. Pravobranitelj osiguranja	60
5.3.6. Centar za mirenje	62
5.3.7. Sustav direktne obrade štete	63
5.4. Uloga Garancijskog fonda u zaštiti trećih oštećenih osoba	64
5.4.1. Povjest razvoja Garancijskog fonda	64
5.4.2. Naknada štete nastale upotrebom neosiguranog vozila	66
5.4.3. Naknada štete nastale upotrebom nepoznatog vozila	68
6. ZAKLJUČAK	70
LITERATURA	73
ŽIVOTOPIS	

1. UVOD

1.1. Predmet rada i ciljevi istraživanja

Predmet istraživanja ovog poslijediplomskog specijalističkog rada je zaštita trećih oštećenih osoba obveznim osiguranjem od odgovornosti za štete uzrokovane upotrebom motornih vozila u pogonu. Stradavanja u prometnim nezgodama su jedan od najčešćih uzroka tragedija sa smrtnim posljedicama. Razvijene zemlje poduzimaju niz preventivnih mjera kojima se utječe na smanjenje šteta u prometu, kao i na sigurnost sudionika cestovnog prometa. Raznim mjerama utječu na promjenu ponašanja sudionika u prometu, osiguravaju bolju cestovnu infrastrukturu, proizvode sigurnija vozila, no sve to nije dovoljno da se spriječi nastanak štete i stradavanja u cestovnom prometu prouzročena prometnim nezgodama. Da bi se moglo govoriti o određenoj razini sigurnosti u cestovnom prometu oštećenim osobama u prometnim nezgodama treba osigurati odgovarajuću naknadu pretrpljene štete koja je prouzrokovana motornim vozilom u pogonu. Tako se javila potreba za uvođenjem osiguranja od automobilske odgovornosti prema trećim oštećenim osobama koje je u naše pravne sustave, a po uzoru na Europske sustave, uvedeno prvenstveno radi zaštite trećih oštećenih osoba. Ta zaštita se ostvaruje sklapanjem ugovora o obveznom osiguranju od automobilske odgovornosti, kojim se zasniva određeni pravni odnos između osiguratelja i ugovaratelja osiguranja. Sklapanjem ugovora osiguranik želi zaštititi sebe od vlastite odgovornosti koja može dovesti do nastanka štete trećoj oštećenoj osobi. Dakle, da bi zaštitili vlastiti ekonomski interes vlasnici odnosno korisnici motornih vozila su prema zakonu obvezni svoje vozilo osigurati za štetu koju upotrebom motornog vozila nanese trećim osobama zbog smrti, tjelesne ozljede, narušenja zdravlja, uništenja ili oštećenja stvari¹. No, obveznim osiguranjem od automobilske odgovornosti se ne štite sve osobe kojima je nanesena šteta u prometnoj nezgodi, jer se prema važećim zakonskim propisima ne smatraju trećim osobama. Treće osobe su one osobe koje se pojavljuju samo onda kada nastupi osigurani slučaj i one će imati pravo na naknadu štete samo ako podnesu zahtijev za naknadu štete. Treća oštećena osoba, dakle nije stranka ugovora i u trenutku njegova sklapanja je još uvijek nepoznata. Treće osobe su sve one osobe koje imaju pravo na naknadu štete koja je izazvana motornim vozilom u pogonu, ali pod uvjetom da nisu isključivo odgovorne za štetu. Stoga će se u radu detaljnije objasniti koje bi mjere trebalo poduzeti u cilju što potpunije i efikasnije zaštite trećih oštećenih osoba poput propisivanja direktne obrade odštetnih zahtjeva, proširivanja ovlasti pravobraniteljstva i centra za mirenje, obvezivanja

¹ Čl. 22. st. 1., Zakon o obveznim osiguranjima u prometu, Narodne novine br. 151/05, 36/09, 75/09, 76/13 i 152/14

osiguratelja na sudjelovanje u postupku mirenja, izvansudsko rješavanje sporova propisati kao obveznu mjeru koja bi prethodila mogućem pokretanju sudskih sporova.

Ciljevi istraživanja u okviru ovog poslijediplomskog specijalističkog rada su:

- utvrditi nedostatke sustava zaštite trećih oštećenih osoba u cestovnom prometu i to kako u izvansudskom tako i u sudskom postupku
- temeljem određenih sredstava oštećenikove zaštite predložiti kako ukloniti postojeće nedostatke
- ponuditi efikasnija rješenja koja bi doprinijela unaprijeđenju sustava zaštite oštećenih osoba u cestovnom prometu.

Utvrđivanjem i analizom navedenih ciljeva bit će moguće da se u zaštiti trećih oštećenih osoba, već kod samog ugovaranja i isplate štete, pristupa jednostavnije i brže, na zadovoljstvo osiguranika, a uz prihvaćanje takvog pristupa od strane osiguratelja.

1.2. Metode istraživanja i izvori podataka

Pri izradi ovog poslijediplomskog specijalističkog rada primjenjena je metoda analize i sinteze, metoda klasifikacije, metoda komparacije, metoda deskripcije, metoda kompilacije te standardne logičke metode.

U okviru istraživanja kao primarni izvor podataka korištena je stručna građa Nacionalne i sveučilišne knjižnice u Zagrebu, stručna literatura i časopisi iz područja osiguranja i reosiguranja, znanstveni i stručni članci te relevantni zakonski propisi.

1.3. Sadržaj i struktura rada

Rad je podjeljen u šest poglavlja.

Prvo poglavlje odnosi se na uvod kojim se definira predmet istraživanja, postavljaju se ciljevi rada, ukazuje se na metode istraživanja i strukturu rada.

U drugom poglavlju pojašnjeno je obvezno osiguranje od automobilske odgovornosti kao jedno od najznačajnijih obveznih osiguranja kojim se osiguranik štiti od rizika plaćanja štete trećoj oštećenoj osobi nastaloj u prometnoj nezgodi jer umjesto njega obvezu plaćanja preuzima osiguratelj. Ukazat će se na ciljeve i svrhu uvođenja obveze sklapanja ugovora i definirat će se stranke ugovora.

U trećem poglavlju analizirat će se propisi koji uređuju odnose koji proizlaze iz ugovora o obveznom osiguranju od automobilske odgovornosti te će se izložiti nužnost usklađivanja nacionalnih zakonodavstava s europskim direktivama, a sve u svrhu postizanja određene razine zaštite najosjetljivije kategorije žrtava cestovnog prometa.

U četvrtom poglavlju će se na osnovu analize zakonskih akata i smjernica Europske unije utvrditi koje osobe i u kojim slučajevima imaju pravo na naknadu štete po osnovi osiguranja od automobilske odgovornosti za štetu.

U petom poglavlju prikazat će se i sam institut naknade štete, ukazat će se na prednosti i nedostatke postupka ostvarivanja prava na naknadu štete. Detaljno će se obraditi sredstva oštećenikove zaštite temeljem zaključenog ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti, te će se u konačnosti kroz instituciju Garancijskog fonda obrazložiti kako ostvariti zaštitu trećih oštećenih osoba u slučajevima kada nema zaključenog ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti.

U šestom poglavlju kroz Zaključak data je sinteza rada i istraživanja s bitnim zaključcima za unaprjeđenje sustava zaštite oštećenih osoba u cestovnom prometu.

2. OBVEZNO OSIGURANJE OD AUTOMOBILSKE ODGOVORNOSTI

Bez odgovarajuće zaštite svih osoba koje svakodnevno sudjeluju u prometu nije moguće zamisliti njegovo uspješno funkcioniranje. Život pojedinca kao i njegova materijalna dobra svakodnevno su izložena mnogim opasnostima koje nije moguće unaprijed spriječiti, a ni predvidjeti. Porastom broja automobila sve više je rastao i broj prometnih nezgoda koje su negativno utjecale na čitavo društvo što je dovelo i do društvenih problema. U svijetu u prometnim nezgodama svake godine pogine oko milijun i 350 tisuća ljudi, a oko 50 milijuna ih bude ozlijeđeno. Na europskim cestama svaki dan pogine oko 70 osoba.

U Republici Hrvatskoj broj nesreća, samim time i smrtnih slučajeva, pada iz godine u godinu. Primjerice, 1980. godine u prometu je poginulo 1.603 osoba, dok je 1990. godine poginulo 1.360 osoba, 2000. godine 655 osoba, 2010. godine 426, a 2017. godine 331 osoba, a 2019. godine 297.² Iz navedenog je razvidno da se broj poginulim osoba u prometnim nezgodama smanjuje. U 2017. godini je bilo 34.368 prometnih nesreća, te, kako smo naveli 331 poginulih, teže ozlijeđenih 2.776 osoba i 11.832 je bilo lakše povrijeđenih osoba.

Nadalje, u 2019. godini dogodile su se 31.367 prometne nezgode u kojima je poginulo 297 osoba, teško ozlijeđeno je 2.492, dok je 10.393 osoba lakše ozlijeđeno.³ Broj poginulih u prometnim nezgodama u posljednjih deset godina pao je sa 426 u 2010. godini na 297 u 2019. godini. Prometne nezgode su ubojice broj 1 mladih ljudi u cijelom svijetu među kojima su najugroženija djeca te biciklisti, motociklisti, pješaci.

Od pojave prvih motornih vozila, a samim tim i prvih prometnih nezgoda postavlja se pitanje kako osigurati ekonomsku situaciju oštećenih u cestovnom prometu, kako bi njihovo stanje nakon pretrpljene štete bilo društveno prihvatljivo. Kao odgovor na to pitanje prvotno se pojavilo dobrovoljno osiguranje, što bi značilo da od slobodne volje osobe, odnosno vlasnika motornog vozila ovisi hoće li ugovor o osiguranju biti zaključen ili ne. No, vrlo brzo se pokazalo da bi bilo nepravično i nepraktično ako bi zaštita trećih osoba ovisila o tome da li je osoba koja je odgovorna za štetu bila u tolikoj mjeri odgovorna odnosno da je imala svijest o značenju zaključenja ugovora o osiguranju i

² Bilten o sigurnosti cestovnog prometa (2019), preuzeto 1. prosinca 2021 s https://mup.gov.hr/UserDocsImages/statistika/2020/Pokazatelji%20javne%20sigurnosti/bilten_promet_2019.pdf

³ Bilten o sigurnosti cestovnog prometa (2019) preuzeto 25. studeni 2021 s https://mup.gov.hr/UserDocsImages/statistika/2020/Pokazatelji%20javne%20sigurnosti/bilten_promet_2019.pdf

zaključila ugovor o osiguranju. Uslijed stalnog povećanja broja prometnih nezgoda pojavila se ideja, a samim time i inicijativa da se uvede obveza vlasnika odnosno korisnika motornih vozila da svoju odgovornost pokriju osiguranjem, od kojega će oštećeni sa sigurnošću moći naplatiti pretrpljenu štetu i na taj način osigurati svoju zaštitu.

Tako već 1906. godine u Belgiji imamo prvi prijedlog da se uvede obvezno osiguranje od automobilske odgovornosti. Prvi propis o obveznom osiguranju nalazimo u Danskoj 1918. godine. Zatim slijede Francuska 1925, Norveška 1926, Švedska 1929, Engleska 1930, te ostale europske države.

2.1. Definicija i svrha obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti

2.1.1. Pojam i definicija obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti

Djelatnost osiguranja je tokom svog razvoja imala više definicija, koje su se uglavnom svodile na njegovu osnovnu ulogu, a to je zaštita imovine i osoba. Djelatnost osiguranja zapravo, nije definirana ni u Zakonu o obveznim odnosima, ni u Zakonu o osiguranju. Tako Zakon o osiguranju samo nabroja poslove koji se smatraju poslovima osiguranja, a to su poslovi sklapanja i ispunjavanje ugovora o neživotnom i životnom osiguranju.⁴ Pojam osiguranja je dosta sveobuhvatan i može obuhvatiti ugovor o osiguranju, osigurateljni odnos, nošenje rizika itd. No, isčitavajući pravnu literaturu možemo reći da je za osiguranje bitno zajedništvo osoba izloženih istovrsnom riziku koje, kroz plaćanje premije, pribavlja sredstava radi isplate osiguranine odnosno naknade štete osiguraniku kojeg pogodi osigurani slučaj.

Ugovor o osiguranju je pravni posao koji spada u obveznopravne ugovore kojim se zasnivaju obveze i protuobveze između ugovornih strana. Ugovor o osiguranju nastaje voljom stranaka, koje načelno slobodno uređuju sadržaj ugovornog odnosa.

Ugovorom o osiguranju osiguratelj se obvezuje ugovaratelju osiguranja isplatiti osiguraniku ili korisniku osiguranja osigurninu ako nastane osigurani slučaj, a ugovaratelj se osiguranja obvezuje osiguratelju platiti premiju osiguranja.⁵ Osiguranje od automobilske odgovornosti je podvrsta osiguranja od odgovornosti, a to su osiguranja koja imaju odštetni značaj i kojima je cilj naknada nastale štete. Dakle, osiguranje od automobilske odgovornosti je dio imovinskih osiguranja kojim se

⁴ Čl. 7., Zakon o osiguranju, Narodne novine br. 30/15, 112/18, 63/20, 133/20

⁵ Čl. 921., Zakon o obveznim odnosim, Narodne novine br. 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18, 126/21

vlasnik motornog vozila osigurava za štete koje uporabom motornog vozila prouzroči trećim osobama. Kako bi zaštitio vlastiti ekonomski interes, vlasnik vozila dužan je sklopiti ugovor o osiguranju od automobilske odgovornosti za štetu koju uporabom motornog vozila nanese trećim osobama zbog smrti, tjelesne ozljede, ugrožavanja zdravlja, uništenja ili oštećenja stvari.⁶ Tim ugovorom na osiguratelja se prebacuje obveza naknade eventualno uzrokovane štete uporabom motornog vozila.

Obvezno osiguranje od odgovornosti za štete prouzročene uporabom motornih vozila trećim osobama nalazimo u svakodnevnom običnom govoru pod raznim nazivima, osiguranje protiv trećih osoba, osiguranje trećih osoba, osiguranje vozila od odgovornosti, zakonsko osiguranje, osnovno osiguranje i sl. Svi navedeni izrazi ukazuju na princip tog osiguranja, a to je obveza sklapanja ugovora o osiguranju za slučaj štete koju je odgovorni vozač prouzročio trećim osobama.

Cilj osiguranje od automobilske odgovornosti se ogleda u dvostrukoj zaštiti, zaštiti štetnika od eventualne odgovornosti za štetu uzrokovanu uporabom motornog vozila trećim osobama i zaštiti treće oštećene osobe, koja ima određena prava temeljem Zakona o obveznim osiguranjima u prometu, a u okviru ugovora o obveznom osiguranju od automobilske odgovornosti.

Kao što smo već naprijed naveli i osiguranje od automobilske odgovornosti se može promatrati s više aspekata: ekonomskog, organizacijskog, tehničkog, socijalnog i pravnog. S ekonomskog aspekta dolazi do raspodjele štetnih posljedica osiguranih slučajeva na veliki broj osiguranika. S psihosocijalnog aspekta čovječanstvo je suočeno s postojanjem opasnosti koje dovode do ugrožavanja kolektiva, a i samog pojedinca. U tom slučaju u prvi plan dolazi opasnost korištenja motornih vozila kao i uloga osiguranja u rješavanju posljedica koje motorno vozilo, a kao opasna stvar prouzrokuje svojom upotrebom. Tehničko-organizacijski i pravni aspekti utemeljeni su na načelu solidarnosti i uzajamnosti što znači ako se jedan rizik raspodijeli na veći broj nositelja veća je vjerojatnost da će osoba koja je pretrpjela štetu zbog rizika koji im zajednički prijete uspjeti ostvariti odštetu.

2.1.2. Svrha obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti

Danas je ljudski život, njegovo zdravlje ali i imovina sve više izložen brojnim rizicima te je život današnjeg čovjeka nemoguće zamisliti bez osiguranja. Kada se određeni rizik ostvari on ima za

⁶ Čl. 22., Zakon o obveznim osiguranjima u prometu, Narodne novine br. 151/05, 36/09, 75/09, 76/13 i 152/14

posljedicu nastanak štete koju pojedinac teško da bi u današnjem svijetu mogao sam popraviti te se tako javila potreba da se ta obveza naknade štete prenese na nekoga drugoga odnosno na osiguratelja. Ugovor o osiguranju od automobilske odgovornosti sklapa se zbog određenih rizika, a što je i samo motorno vozilo čija je povećana upotreba dovela do povećanih rizika, a kada je rizik upotrebe motornog vozila postao toliki da su njegove štetne posljedice, odnosno prometne nezgode počele predstavljati društveni problem došlo je i do pojave obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti. Zbog toga ugovaratelj osiguranja s osigurateljem sklapa ugovor o osiguranju jer je svjestan nastanka određenih rizika koji se mogu dogoditi na njegovoj imovini, imovinskim pravima ili bliskim osobama, odnosno njemu samome. Osiguranjem od odgovornosti osoba se brani od mogućih rizika nastanka štete do kojih dolazi uporabom opasnih stvari, a to su između ostalog i motorna vozila kada su u pogonu.⁷

U obveznom osiguranju od automobilske odgovornosti pojavljuju se određeni odnosi između vlasnika odnosno korisnika motornog vozila i treće oštećene osobe, između ugovaratelja osiguranja, a to je vlasnik odnosno korisnik motornog vozila, i osiguratelja te između štetnika i treće oštećene osobe. Ti interesi se međusobno isprepliću jer vlasnik odnosno korisnik ima interes da ugovor o osiguranju sklopi pod što povoljnijim uvjetima i da osigura zaštitu svoje imovine na način da svoju obvezu naknade štete trećoj oštećenoj osobi prebaci na osiguratelja. S druge strane osiguratelju je u interesu da naplati adekvatnu premiju koja će mu omogućiti uredno izvršavanje obveze prema oštećenoj osobi, a omogućit će mu i zaradu, odnosno profit koji treba biti ostvaren uz poštivanje zaštite i osiguranika i oštećenika.

Obvezno osiguranje od automobilske odgovornosti uvedeno je prvenstveno radi zaštite oštećenih, ali i radi zaštite štetnika, vlasnika odnosno korisnika motornog vozila.

Uvođenjem obveznog osiguranja u prvi plan dolazi zaštita interesa trećih osoba, iako, zaštita interesa vlasnika odnosno korisnika motornog vozila i dalje ostaje razlogom osiguranja. Stoga možemo reći da je obvezno osiguranje od automobilske odgovornosti u dvostrukoj funkciji i to funkciji zaštite potencijalnih štetnika i funkciji zaštite trećih osoba.

Zaštita trećih osoba provodi se i kroz (obvezno) socijalno zdravstveno i mirovinsko osiguranje. U obveznom osiguranju jako je istaknuta socijalna funkcija (npr. zaštita kroz instituciju garancijskog

⁷ Članak 1068 Zakona o obveznim odnosima daje definiciju i motornog vozila i pogona “Motorno vozilo je vozilo koje je namijenjeno da se snagom vlastitog motora kreće po površini zemlje, na tračnicama ili bez njih” te “Motorno vozilo je u pogonu kada se koristi u svrhu kojoj je namijenjeno bez obzira radi li pri tome motor koji služi za njegovo kretanje”

fonda)⁸. Obvezno osiguranje od odgovornosti utječe na slobodu kretanja osoba i vozila te se za sada smatra najboljim sredstvom zaštite prihvatljivim za sve članove društva.

2.2. Temeljna obilježja Ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti

Temeljem ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti između osiguratelja i osiguranika se razvija određeni pravni odnos. No, bez obzira na taj odnos, treća oštećena osoba u situaciji kad joj je prouzročena šteta u nekoj prometnoj nezgodi, temeljem zakona ima pravo na naknadu nastale štete i to izravno prema osiguratelju iz ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti koji je zaključen između osiguratelja i vlasnika motornog vozila, ali dakle ne na temelju tog ugovora, već na temelju samog zakona.

Temeljni cilj ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti je naknada štete te možemo reći da takav ugovor pripada grupi ugovora o osiguranju imovine jer mu je temeljni cilj naknada štete, a naknada štete je osnovna karakteristika za sva imovinska osiguranja. Takvom vrstom ugovora najprije se štiti imovinski interes trećih oštećenih osoba u prometnim nezgodama, ali i interes samog osiguranika, na način što osiguranik neće morati iz svoje imovine nadoknađivati oštećenom štetu koju prouzroči motornim vozilom u pogonu.

Posebna karakteristika ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti ogleda se u činjenici što se takvim ugovorom osiguranik osigurava od odgovornosti na način da se osiguratelj tim ugovorom obvezuje da umjesto osiguranika odnosno štetnika nadoknadi nastalu štetu.

Što se tiče načina sklapanja ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti možemo reći da je za njegovo sklapanje potrebna aktivnost ugovornih stranaka tj. ugovaratelja osiguranja i osiguratelja. Potrebno je dakle da stranke iskažu svoju volju za sklapanjem ugovora, a koju mogu izraziti na različite načine, sukladno propisima koji reguliraju ugovor o osiguranju. Ugovor o osiguranju od automobilske odgovornosti je neformalan pravni posao, koji nastaje suglasnošću volja, susretom ponude i prihvata ponude. U tom smislu Zakon o obveznim odnosima u svojim odredbama određuje da je Ugovor o osiguranju sklopljen kada je ponuda o osiguranju prihvaćena.⁹ U praksi se ugovor o osiguranju od automobilske odgovornosti u pravilu sklapa u pisanoj formi.

⁸ Vidi poglavlje 5. toč. 4. Garancijski fond kao oblik zaštite interesa trećih osoba

⁹ Čl. 925 st.1. Zakon o obveznim odnosima, Narodne novine br. 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18, 126/21

Kada je ugovor sklopljen osiguratelj je dužan bez odgađanja ugovaratelju osiguranja predati uredno sastavljenu i potpisanu policu osiguranja koja je isprava o sklopljenom osiguranju. Takva polica odnosno ugovor mora sadržavati sve bitne sastojke ugovora kao što su ugovorne stranke, a to su osiguratelj i ugovaratelj, osigurana osoba odnosno osiguranik, stvari ili drugi predmet osiguranja (osigurano vozilo s podacima koji omogućuju njegovu identifikaciju: registarsku oznaku, vrstu i namjenu, marku i tip, broj šasije i druge podatke koji su važni za određivanje premije), rizik obuhvaćen osiguranjem (osiguranje od automobilske odgovornosti), trajanje osiguranja, vrijeme pokrića, iznos osigurane svote, premija osiguranja, nadnevak izdavanja police i potpis ugovornih strana.¹⁰

Pored police osiguranja Zakon o obveznim odnosima poznaje i list pokrića, koji privremeno zamjenjuje policu osiguranja. List pokrića izdaje se kada još nisu poznati svi podaci potrebni za identifikaciju motornog vozila. Kada npr. ugovaratelj osiguranja kupuje vozilo, prije preuzimanja vozila želi sklopiti ugovor o osiguranju od automobilske odgovornosti, a ne zna još broj šasije, broj motora i sl., a nema još ni registarske pločice.

U pravilu se ugovor o osiguranju sklapa s djelovanjem u budućnosti. Trajanje ugovora o osiguranju mora biti, kao bitan element ugovora, naveden u polici osiguranja odnosno u nekoj drugoj ispravi o osiguranju.

Što se tiče trajanja ugovora, možemo reći da postoje ugovori na neodređeno i ugovori na određeno vrijeme, a svoje učinke ugovor proizvodi istekom dana koji je njima označen kao dan početka trajanja osiguranja, pa sve do svršetka posljednjeg dana roka za koji je osiguranje ugovoreno.

No, vrijeme trajanja ugovora treba razlikovati od vremena trajanja osigurateljnog pokrića,¹¹ jer vrijeme osigurateljnog pokrića označava vrijeme kroz koje osiguratelj snosi rizik. Snošenje rizika i isplata naknade štete jedna je od osnovnih obveza osiguratelja te se vrijeme početka osigurateljnog pokrića naziva i materijalnim početkom ugovora o osiguranju koji se u pravilu veže uz plaćanje premije osiguranja. Osigurateljno pokriće počinje istekom dana koji je ugovorom označen kao dan početka osiguranja.¹² Navedeno možemo povezati s odredbom čl. 937. st. 1. prema kojoj, ako je ugovoreno da se premija plaća prilikom sklapanja ugovora, obveza osiguratelja da isplati osigurninu počinje tek idućeg dana od dana uplate premije. U skladu sa navedenom odredbom i čl. 8. st. 5. Zakona o obveznim osiguranjima u prometu određuje se da obveza osiguratelja iz ugovora o

¹⁰ Čl. 926 st. 1. Zakona o obveznim odnosima, Narodne novine br. 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18, 126/21

¹¹ Zakon o obveznim odnosima u čl. 926. st. 1. određuje što mora biti navedeno u polici osiguranja i navodi "trajanje osiguranja" i "trajanje pokrića".

¹² Čl. 946. st. 1. Zakona o obveznim odnosima, Narodne novine br. 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18, 126/21

osiguranju počinje “po isteku 24-tog sata dana koji je u ispravi o osiguranju naveden kao početak osiguranja”, ako nije drugačije ugovoreno. Isto tako u Uvjetima o osiguranju od automobilske odgovornosti određeno je da obveza osiguratelja iz ugovora o osiguranju, počinje po isteku 24-tog sata dana koji je u ispravi o osiguranju naveden kao početak osiguranja, a prestaje po isteku 24-tog sata dana koji je u ispravi o osiguranju naveden kao dan isteka trajanja osiguranja.¹³

Kao posebnu specifičnost ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti, a u pogledu trajanja ugovora o osiguranju, potrebno je spomenuti tzv. počekni rok odnosno respiro rok koji slijedi nakon isteka ugovora o osiguranju, a za koji ugovorne stranke produljuju svoja prava i obveze iz ugovora o osiguranju. Počekni rok je moguć samo kod ugovora na određeno vrijeme i on iznosi 30 dana i ako u počeknom roku nastupi osigurani slučaj, ugovaratelj osiguranja je u obvezi platiti premiju osiguranja za cijelu slijedeću godinu, jer godišnja premija je cijena za nošenje rizika.¹⁴

2.3. Stranke ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti

Stranke ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti su osiguratelj s jedne, a osoba ili osobe koje s osigurateljem sklapaju ugovor o osiguranju tj. ugovaratelj osiguranja s druge strane. Osiguratelj kao jedna od ugovornih strana je dužna osigurati osigurateljno pokriće, a ugovaratelj osiguranja je subjekt koji je sklopio ugovor i on je u obvezi platiti premiju osiguranja. No, osoba koja sa osigurateljem sklapa ugovor o osiguranju ne mora uvijek biti i ona osoba u čiju korist je ugovor sklopljen. Dakle, osobu koja je sa osigurateljem sklopila ugovor o osiguranju, u pravnoj literaturi nazivamo ugovarateljem osiguranja, a onu osobu u čiju je korist pravni posao sklopljen nazivamo osiguranikom.

2.3.1. Osiguratelj

Osiguratelj je možemo reći prva stranaka ugovora o osiguranju. Osigurateljem se smatra samo ono društvo koje je ovlašteno baviti se poslovima sklapanja ugovora o osiguranju. To znači društvo koje je osnovano u skladu sa Zakonom o osiguranju i koje je dobilo odobrenje za rad.¹⁵ Osiguratelj sklapa ugovore s osiguranicima te se na taj način vežu ugovornom obvezom. U zamjenu za preuzimanja

¹³ Čl. 8. Uvjeta za obvezno osiguranje od automobilske odgovornosti, Croatia osiguranja d.d.

¹⁴ Čl. 8. st. 6. i čl. 7. Zakona o obveznim osiguranjima u prometu, Narodne novine br. 151/05, 36/09, 75/13 i 152/14

¹⁵ Čl. 3. st. 1., Zakon o osiguranju: “Društvo za osiguranje je pravna osoba sa sjedištem u Republici Hrvatskoj koja obavlja poslove životnog ili neživotnog osiguranja, koja ima odobrenje Agencije za obavljanje poslova osiguranja i upisana je u sudski registar nadležnog trgovačkog suda”.

odgovornosti uslijed nastanka prometne nesreće, osiguratelj prima premiju od osiguranika. Osiguratelj se obvezuje isplatiti osigurninu ugovaratelju osiguranja prema uvjetima osiguranja. Prema Zakonu o osiguranju osiguratelj može biti dioničko društvo ili uzajamno osiguravajuće društvo. Prema odredbama čl. 36. st. 3. Zakona o osiguranju poslove osiguranja od automobilske odgovornosti ne može obavljati uzajamno društvo za osiguranje, već osiguratelj kod ugovora o obveznom osiguranju od automobilske odgovornosti može biti samo dioničko društvo za osiguranje. Dakle, stranka ugovora o osiguranju je osiguratelj tj. pravna osoba koja ima odobrenje za obavljanje poslova obveznih osiguranja u prometu. To nikako nisu podružnice, predstavništva, zastupstva i sl. Kada bi ugovor o osiguranju sklopila neka osoba koja nema svojstvo osiguratelja, ugovor bi bio ništav.

2.3.2. Ugovaratelj osiguranja

Druga strana iz ugovora o osiguranju je ugovaratelj osiguranja. Ugovaratelj osiguranja je osoba koja sa osigurateljem sklapa ugovor o osiguranju, a u ulozi ugovaratelja se može pojaviti svaka osoba koja je pravno sposobna i ima poslovnu sposobnost. Ugovaratelj osiguranja je dakle osoba koja izražava svoju volju da sa osiguravajućim društvom sklopi ugovor o osiguranju. On je najčešće u funkciji ugovorne stranke, u funkciji osiguranika ili korisnika osiguranja, ali to ne mora uvijek biti tako. Osoba na kojoj leži dužnost sklapanja ugovora o osiguranju je istovremeno i ugovaratelj i osiguranik i on je vlasnik vozila i njegov interes je osiguran, ali u ovom slučaju nije i korisnik. Dakle, ugovaratelj osiguranja mora biti osoba koja je vlasnik motornog vozila tj. osoba na koju glasi prometna dozvola i njegov interes je osiguran, dok je osiguranik ona osoba koja ovlašteno upravlja motornim vozilom i ona osoba koja bi mogla biti odgovorna za nastalu štetu uzrokovanu motornim vozilom kojim je on upravljao. To može biti vlasnik vozila, korisnik, ovlašteni vozač, suvozač i putnici dok su u vozilu.¹⁶

Ugovaratelj osiguranja je i korisnik motornog vozila koji ne mora imati motorno vozilo u potpunom vlasništvu nego fizička ili pravna osoba koja voljom vlasnika stvarno raspolaže motornim vozilom i koja je evidentirana u prometnoj dozvoli. U navedenom slučaju se misli na one korisnike motornog vozila čije korištenje vozila znači dugotrajni odnos s vozilom, kao što su primjerice leasing kuće. Korisnik osiguranja ne spada pod stranku ugovora između osiguranika i osiguratelja te je u trenutku njegova sklapanja još uvijek nepoznata, što znači da ima status treće osobe koja ima pravo na naknadu temeljem ugovora o osiguranju u slučaju da nastupi osigurani slučaj.

¹⁶ Putnici u vozilu mogu, vezano za uporabu vozila, nanijeti štetu trećim osobama, neopreznim otvaranjem vrata, izbacivanjem predmeta iz vozila, iskakanjem, uskakanjem u vozilo i sl.

3. PROPISI KOJI UREĐUJU ODNOS PROIZAŠLE TEMELJEM UGOVORA O OSIGURANJU OD AUTOMOBILSKE ODGOVORNOSTI

Još od samih početaka uvođenja obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti pa sve do danas posebna pažnja se posvećuje izradi propisa koji uređuju materiju osiguranja od automobilske odgovornosti. Ti se propisi u Republici Hrvatskoj definiraju kao statusna pravna vrela i materijalno pravna vrela. Na izradu, a i primjenu navedenih propisa uvelike su utjecale Smjernice Europske unije, posebice nakon ulaska Republike Hrvatske u punopravno članstvo Europske unije.

3.1. Statusna pravna Vrela

U statusna pravna vrela spadaju propisi kojima se uređuje statusni položaj jedne od stranaka osigurateljnog odnosa, tj. osiguratelja i položaj drugih osoba koje su usko povezane sa djelatnošću osiguranja, a to su zastupnici i posrednici, odnosno specijalizirana društva za procjenu i obradu šteta. Ti se propisi također odnose na osnivanje osiguravajućeg društva kao i drugih društava, potrebna sredstva, tijela, organizaciju, rad i kontrolu rada. Među statusna pravna vrela spadaju Zakon o osiguranju, Zakon o Hrvatskoj agenciji za nadzor financijskih usluga, Zakon o trgovačkim društvima te Podzakonski akti.

Zakon o osiguranju

Zakon o osiguranju je glavni statusno organizacijski propis koji regulira uvjete i postupak za osnivanje i poslovanje društva za osiguranje, tijela i funkcioniranje tijela osiguravajućeg društva, vrste osiguravajućih društava, obavljanje unutarnje revizije i revizije društava za osiguranje, postupak likvidacije i stečaja, obavljanje poslova zastupanja i posredovanja u osiguranju, ovlasti nadzornog tijela i obavljanje nadzora, zaštitu potrošača osigurateljnih usluga, status poola za (re)osiguranje i Hrvatskog ureda za osiguranje.

Nadalje, Zakon o osiguranju definira što su poslovi osiguranja, njihovu podjelu na skupine i vrste, te poslove koji su u neposrednoj ili posrednoj vezi s poslovima osiguranja. Od posebne su važnosti odredbe Zakona o osiguranju o temeljnom i jamstvenom kapitalu, solventnosti, formiranju potrebnih tehničkih pričuva, gospodarenju sa sredstvima osiguranja, zadaći stručnih osoba kao što su ovlaštene aktuari i unutarnji revizori, kontroli rada osiguravajućih društava i nadzoru koji provodi nadzorno tijelo (HANFA), prijenosu portfelja, likvidaciji i stečaju osiguravajućih društava, itd.

Zakon o osiguranju također ima i materijalno-pravne odredbe, koje su u funkciji zaštite potrošača osigurateljne usluge kao što su obveze osiguravajućeg društva na informiranje osiguranika, na uređenje izvansudskog postupka ostvarenja odštetnih zahtjeva i postupka rješavanja prigovora odnosno žalbi.

Zakon o Hrvatskoj agenciji za nadzor financijskih usluga

Provođenje nadzora poslova osiguranja vrlo je bitan za uređenost i sigurnost sektora osigurateljne djelatnosti općenito, a posebno u onom dijelu koji obuhvaća obvezna osiguranja. Zakon o osiguranju posvećuje veliku pažnju provođenju nadzora nad radom osiguravajućih društava. Nadzorno tijelo koje provodi nadzor je Hrvatska agencija za nadzor financijskih usluga (HANFA), čiji pravni položaj, unutarnje ustrojstvo, djelokrug, nadležnost i financiranje uređuje poseban propis, odnosno Zakon o Hrvatskoj agenciji za nadzor financijskih usluga, pa i taj propis možemo svrstati u izvor prava osiguranja statusno-organizacijskog značaja.

Podzakonski akti

Na temelju Zakona o osiguranju ovlaštena tijela, prije svega HANFA, moraju donijeti niz podzakonskih akata, koji se također javljaju kao izvori prava osiguranja.

Zakon o trgovačkim društvima

Među statusne propise koji vrijedi i za društva za osiguranje, odnosno društva za posredovanje i zastupanje u osiguranju također spada i Zakon o trgovačkim društvima. Naime, ako nešto nije riješeno specifičnim odredbama samog Zakona o osiguranju, primijenit će se odredbe Zakona o trgovačkim društvima. I sam Zakon o osiguranju često se poziva na primjenu odredbi Zakona o trgovačkim društvima.

3.2. Materijalno - pravna vrela

Već smo spomenuli da su pravni odnosi koji se stvaraju u svezi s obveznim osiguranjem od automobilske odgovornosti dvojaki. S jedne strane postoji odnos osiguratelja i osiguranika i osiguratelja i oštećenika s druge strane. Ti odnosi regulirani su upravo odredbama materijalnog prava, a u materijalno - pravna vrela spadaju Zakon o obveznim odnosima, Zakon o obveznim

osiguranjima u prometu, Uvjeti osiguranja osiguravajućih društava, običaji i običajno pravo, pravila struke i sudska praksa koje ćemo niže detaljnije objasniti.

Zakon o obveznim odnosima

Zakon o obveznim odnosima je najznačajniji propis materijalnog prava čije se opće i posebne odredbe primjenjuju na ugovor o osiguranju. Zakon o obveznim odnosima sadrži dvije vrste odredbi, one odredbe od kojih stranke ne mogu odstupiti i to su odredbe kogentne prirode i odredbe dispozitivne prirode od kojih stranke mogu odstupiti i koje vrijede ukoliko se stranke nisu drugačije sporazumjele. Kod ugovora o osiguranju stranke mogu odstupiti samo u slučaju kad je odstupanje samim Zakonom izričito dopušteno, te u slučaju ako je odstupanje od zakonskih odredbi u nedvojbenom interesu osiguranika.¹⁷ Ovakvim postupanjem zakonodavac je nastojao zaštititi slabiju stranku u ugovoru o osiguranju, a to je zasigurno možemo reći ugovaratelj odnosno osiguranik. Nadalje, Zakon o obveznim odnosima sadrži detaljne odredbe o odgovornosti za štetu kao i odredbe o popravljaju štete, koje se odnose na štetnika odnosno oštećenu osobu. No, budući da umjesto štetnika temeljem zakona i ugovora o osiguranju odgovara osiguratelj, to je sadržaj odnosa osiguratelj - treća oštećena osoba definiran sadržajem odnosa štetnik/osiguranik - oštećena osoba, u skladu s odredbama Zakona o obveznim odnosima.

Zakon o obveznim osiguranjima u prometu

Zakon o obveznim osiguranjima u prometu uređuje materiju obveznih osiguranja kao posebnu cjelinu. Zakonodavac je obvezna osiguranja u prometu izdvojio u posebnu cjelinu u okviru posebnog dijela jedinstvenog propisa iz razloga njihove specifičnosti u odnosu na ostala osiguranja, a i iz razloga što na obvezna osiguranja u prometu, posebice na obvezno osiguranje od automobilske odgovornosti, postoji znatan utjecaj međunarodnih sporazuma kojima se nacionalna zakonodavstva moraju prilagođavati.

Zakonom o obveznim osiguranjima u prometu uređuju se obvezna osiguranja u prometu i to:

- obvezno osiguranje putnika u javnom prometu od posljedica nesretnog slučaja;
- osiguranje vlasnika odnosno korisnika vozila od odgovornosti za štete nanesene trećim osobama;

¹⁷ Čl. 924., Zakon o obveznim odnosima, Narodne novine br. 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18, 126/21

- osiguranje zračnog prijevoznika odnosno operatora zrakoplova od odgovornosti za štete nanesene trećim osobama i putnicima;
- osiguranje vlasnika odnosno korisnika brodice na motorni pogon odnosno jahte od odgovornosti za štete nanesene trećim osobama.¹⁸

U općim odredbama Zakon o obveznim osiguranjima u prometu nabraja obvezna osiguranja u prometu, daje definiciju nekih pojmova, određuje koje dužan sklopiti ugovor o osiguranju, tko su suosigurane osobe, koje su obveze vozača, ugovor o obveznom osiguranju i njegov učinak, teritorijalnu valjanost ugovora o osiguranju, pravo oštećenih na izravan zahtjev prema osiguratelju, postupak i rokove rješavanja odštetnih zahtjeva, određuje što su subrogacijski zahtjevi socijalnog osiguranja, obveza dostavljanja podataka o prometnim nezgodama, mjere koje poduzimaju nadzorno tijelo, te prikupljanje statističkih podataka vezanih uz prometne nezgode. Zakon o obveznim osiguranjima u prometu uređuje i obavljanje poslova obveznih osiguranja te položaj i zadaću Hrvatskog ureda za osiguranje, te položaj i zadaću Garancijskog fonda za zaštitu žrtava prometa.

Uvjeti osiguranja osiguravajućih društava

Uvjeti osiguranja kod osiguranja od automobilske odgovornosti, predstavljaju odredbe koje reguliraju odnose iz ugovora o osiguranju, a koje unaprijed donosi jedna od ugovornih strana odnosno osiguratelj i kojima unaprijed određuje sadržaj budućih ugovora o osiguranju. Za uvijete osiguranja se kaže da su zakon među ugovornim strankama (*lex inter partes*). O njihovom sadržaju se u pravilu ne može pregovarati, te se zahvaljujući tome ugovor o osiguranju od automobilske odgovornosti svrstava u adhezijske ugovore, dakle ugovore koji se sklapaju prihvatom uvjeta osiguranja. Uvjeti osiguranja u osiguranju od automobilske odgovornosti čine sastavni dio ugovora o osiguranju, ako su predani ugovaratelju osiguranja i ako je to konstatirano na polici osiguranja.

Klauzula iz police osiguranja kojom se potvrđuje da su uvjeti predani ugovaratelju osiguranja mora biti vidljiva i ugovaratelj svojim potpisom police potvrđuje da su mu uvjeti osiguranja predani.

Uvjete osiguranja unaprijed sastavlja i donosi osiguratelj, te će se sve nejasnoće, nepreciznosti tumačiti na štetu osiguratelja. Osiguratelji donose zajedničke uvjete osiguranja, ali su prije njihove primjene obvezni dobiti odobrenje nadzornog tijela koji izdaje odobrenje, ako utvrdi da su uvjeti

¹⁸ Čl. 2. st. 1., Zakon o obveznim osiguranjima u prometu, Narodne novine br. 151/05, 36/09, 75/09, 76/13 i 152/14

odnosno premijski sustav u skladu s propisima koji uređuju oblikovanje tehničkih pričuva, aktuarskim načelima i pravilima struke, ili donijeti odluku da se određene odredbe uvjeta i tarifnog sustava izmjene, ako nisu u skladu s postavljenim zahtjevima. Nadzorno tijelo je čak ovlašteno samostalno donijeti uvjete osiguranja i premijski sustav, ako na temelju tehničkih rezultata poslovanja osiguratelja to procjeni potrebnim ili ako utvrdi da osiguratelji ne poštuju odredbe o donošenju uvjeta i premijskog sustava.

Osim propisa i ugovornih odredbi, na ugovor o osiguranju utječu i neka druga pravna pravila, kao što su (dobri) poslovni običaji, a to su pravila ponašanja koja su se ustalila dugogodišnjim vršenjem u praksi te pravila struke koja su također načela poslovanja profesionalaca ustaljena dugogodišnjim razvojem i potvrdom u praksi. Njihov sadržaj nije unaprijed određen, već ovisi o konkretnim okolnostima i dosegnutom društvenom razvoju određene sredine. Pored pravila struke, kao izvor prava, javljaju se i drugi akti npr. kodeksi ponašanja kao što je Kodeks poslovne osigurateljne i reosigurateljne etike koji su donijeli hrvatski osiguratelji. Nadalje se kao posredan izvor prava spominje još sudska praksa koja svojim argumentima utječe na ocjenu odnosa iz ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti.

3.3. Smjernice Europske Unije o osiguranju od automobilske odgovornosti

Smjernice odnosno direktive su obvezujući pravni akti čija obveznost postoji isključivo u pogledu rezultata koji se određenom direktivom želi postići. Direktive donosi Europski parlament i Vijeće Europske unije na prijedlog Europske komisije i uz prethodno mišljenje Odbora za ekonomska i socijala pitanja, kao nadležnog radnog tijela. Smjernice Europske unije (dalje u tekstu EU) utvrđuju jedinstvena pravila koja države članice implementiraju u svoja nacionalna zakonodavstva koja su slobodna u izboru oblika i sredstava njihovog provođenja, odnosno izvršavanja. Direktive su doprinijele zaštiti oštećenih osoba u prometnim nezgodama i to ne samo u zemljama članicama EU nego i u onim zemljama koje apliciraju da postanu članice EU, a za koje također postoje brojne preporuke iz područja ove vrste osiguranja i usklađivanja nacionalnih zakonodavstava tih zemalja sa propisima EU. U slučaju da neka od država članica EU u svoje nacionalno zakonodavstvo ne prenese odredbe direktive izlaže se određenim sankcijama.

U razdoblju od 1972. do danas u pravu EU u dijelu koji se odnosi na osiguranje od automobilske odgovornosti doneseno je ukupno šest direktiva. Svaka od direktiva osigurala je viši stupanj zaštite žrtava u prometnim nezgodama, bez obzira na mjesta gdje se nezgoda dogodila, ali i veću slobodu kretanja vozila na teritoriju svih zemalja članica. Direktive iz oblasti osiguranja od odgovornosti

razlog su što se u Republici Hrvatskoj donose zakoni koji teže usklađivanju propisa iz područja osiguranja sa propisima EU.

Prva smjernica br. 72/166/EEZ od 24. travnja 1972. godine

Prva smjernica Vijeća EU, br. 72/166/EEZ od 24. travnja 1972. je imala za cilj¹⁹ osigurati slobodno kretanje motornih vozila i osoba unutar područja EU. Cilj direktive je postignut ukidanjem granične kontrole osiguranja. Radi postizanja toga cilja države članice su obvezane da na međusobnim granicama ukinu kontrolu postojanja valjanog osigurateljnog pokrića za vozila koja dolaze iz neke od država članica. A za vozila registarske oznake države nečlanice traži se postojanje valjane zelene karte odnosno police graničnog osiguranja. Ukidanje kontrole postojanja valjanog osiguranja na unutarnjim granicama između država članica ukinut će se tek nakon što nacionalni uredi zemalja članica odnosno Uredi zelene karte, potpišu sporazum kojim jamče za štete koje uzrokuju neosigurana vozila koja imaju uobičajeno stanište u njihovoj zemlji. Takav sporazum je potpisalo četrnaest nacionalnih ureda 12. prosinca 1973. Sporazum je nazvan Dopunskim sporazumom, jer isti čini dodatak već prije potpisanom Londonskom sporazumu koji se odnosi na sustav zelene karte u kojem isprava koja je nazvana Zelena karta ima bitnu ulogu. Dopunski sporazum koji počiva na registarskoj pločici kao pretpostavljenom dokazu valjanosti osigurateljnog pokrića nazvan je još i Sporazum o registarskoj pločici. Po spomenutom sporazumu registarska pločica predstavlja (presumptio iuris et de iure) postojanje valjanog osigurateljnog pokrića u postojećoj zemlji²⁰. Pod sporazum registarskih pločica potpala su i neosigurana motorna vozila koja su uobičajeno stacionirana u posjećenoj zemlji što je zahtijevalo da se osiguranje od automobilske odgovornosti u svim državama članicama uvede kao obvezno²¹. Direktivom je državama članicama ostavljena mogućnost da se određene kategorije motornih vozila izuzmu iz obveze osiguranja od automobilske odgovornosti,²² s tim da su države obvezne da drugim državama članicama kao i komisiji EU, dostave popis izuzetih vozila kao i obvezu kojom garantiraju da će i štete od takvih izuzetih vozila biti pokrivena.

Druga smjernica br. 84/5/EEZ od 29 prosinca 1983. godine

Nastavno na Direktivu iz 1972. Vijeće EU donijelo je 29. prosinca 1983., br. 84/5/EEZ Drugu direktivu o osiguranju od autoodgovornosti, kojom se razina osigurateljne zaštite želi podići na viši

¹⁹ Točke 1., 2. i 3. preambule Direktive 72/166/EEZ

²⁰ Članak 2. stavak 3. Direktive 72/166/EEZ

²¹ Čl. 3. stavak 1. Direktive 72/166/EEZ

²² Čl. 2. st. 2., Zakon o obveznim osiguranjima u prometu, Narodne novine br. 151/05, 36/09, 75/09, 76/13 i 152/14

stupanj, te u tom cilju propisuje minimalne osigurane svote koje države članice moraju uvesti u svoja nacionalna zakonodavstva. Direktiva je predvidjela tri mogućnosti, ostavljajući državama članicama da same izaberu koja im varijanta najviše odgovara. Člankom 1. st. 2. Smjernice predviđeno je za štete na osobama iznos od 350.000 eura po oštećenoj osobi, za štete na stvarima 100.000 eura po jednom događaju ili 500.000 eura za štete na osobama po jednom događaju, a 100.000 eur za štete na stvarima po jednom događaju ili jedinstvena svota od 600.000 eura za štete na osobama i štete na stvarima po jednom štetnom događaju. Svaka država članica, treba utvrditi iznose na koje se obvezno osiguranje mora zaključiti s tim da države članice mogu predvidjeti i veće limite osigurateljnog pokrivanja, pa čak i neograničeno pokrivanje, ali ne ispod iznosa koji su utvrđeni direktivom, a sve radi podjednake minimalne zaštite žrtava prometnih nezgoda. Druga direktiva dakle uvodi obvezno osiguranje i za štete na stvarima, što kod nekih država članica, primjerice Velike Britanije nije postojalo.

I u pogledu kruga trećih oštećenih osoba postojale su znatne razlike među zakonodavstvima država članica što je samo po sebi utjecalo i na nejednak položaj žrtava prometa od zemlje do zemlje. U nekim državama krug osoba koji su spadali u treće osobe bio je širok dok je u drugim bio uži ili je bio širih ograničenja. No druga direktiva je riješila i taj problem na način da je obvezala države članice da među treće osobe pokrivena osigurateljnim pokrivanjem, kada je u pitanju šteta na osobama uvrste i članove obitelji (ukidanje tzv. rodbinske klauzule), a koji su prema Strasburškoj konvenciji bili isključeni iz kruga trećih osoba. Također je ojačan položaj trećih osoba zabranom osigurateljima da se koriste tzv. Klauzulama isključenja u slučaju štete od neovlaštenog vozača, vozača bez odgovarajuće vozačke dozvole i vozača čije vozilo nije ispunilo tehničke norme o sigurnosti motornog vozila.

Druga direktiva uvodi i obvezu državama članicama da osnuju garancijski fond za zaštitu žrtava prometa. Taj fond bi jamčio za štete koje ne jamči osiguratelj automobilske odgovornosti. Direktiva također, ostavlja slobodu državama članicama da obveze Fonda ograniče. Tako osobe koje se nalaze u neosiguranom vozilu, a znale su da je vozilo neosigurano, mogu biti isključene iz prava na naknadu štete.²³

Treća smjernica br. 90/232/EEZ od 14. svibnja 1990. godine

²³ Čl. 1. st. 4. Direktive od 29. prosinca 1983.

Trećom direktivom Vijeća ministara od 14. svibnja 1990., br. 90/232/EEZ proširena su prava svih putnika u motornom vozilu na potpunu naknadu pretrpljene štete u okviru minimalnih osiguranih svota. Isključeni su još jedino vozači i osobe koje su bile u ukradenom vozilu, a znale su da je vozilo ukradeno. Direktivom je uvedeno i načelo jedinstvene premije što bi značilo da za uplaćenu premiju polica osiguranja mora vrijediti na cijelom području Zajednice. Treća direktiva je zabranila naplaćivanje do tada popularnog dodatka na premiju za rizik putovanja u inozemstvo. Minimalne osigurane svote su one svote koje su predviđene zakonom u posjećenoj zemlji, ali također i one koje su propisane ili ugovorene u polici u zemlji u kojoj vozilo ima uobičajeno stanište, ako su povoljnije odnosno veće za oštećene. Također, Trećom direktivom je predviđeno da države članice moraju poduzimati sve potrebne mjere kako bi se oštećenim osobama olakšalo da na najbrži način dođu do podatka o tome kod kojeg je osiguranja zaključeno osiguranje od odgovornosti za štete od motornog vozila koje je sudjelovalo u prometnoj nezgodi. No, možemo reći da je najveći doprinos Treće direktive vezan za isplatu štete od strane Garancijskog fonda, odnosno mogućnosti direktnog obraćanja oštećene osobe Fondu za isplatu štete.

Četvrta smjernica br. 2000/26/EZ od 16 svibnja 2000. godine

Četvrta direktiva br. 2000/26/EZ od 16. svibnja 2000. godine primjenjuje se na slučajeve prometnih nezgoda odnosno šteta koje građani jedne države članice pretrpe za vrijeme boravka na području druge države članice ili druge države članice sustava zelene karte, a koje je uzrokovalo motorno vozilo koje ima uobičajeno stanište u nekoj od država članica Unije. Četvrta direktiva se odnosi samo na slučajeve s elementom inozemnosti. Direktivom su predviđene sve mjere koje trebaju poduzeti države članice da bi se pravo na naknadu inozemne štete ostvarilo u domaćoj zemlji. Četvrta direktiva u prvi plan stavlja oštećenu osobu kao i naknadu štete koju je oštećena osoba pretrpjela u prometnoj nezgodi. Direktiva je omogućila oštećenim osobama da se mogu direktno obratiti osiguranju osobe koja je prouzrokovala prometnu nezgodu, umjesto da se ta osoba obrati svom osiguranju. Da bi se što više olakšao položaja oštećenih osoba izvan zemlje prebivališta, direktiva obvezuje članice EU:

- da uvedu pravo oštećenog na actio directa prema osiguratelju štetnika;
- da osnuju informacijski centar kako bi se olakšao pronalazak vozila koje je uzrokovalo prometnu nezgodu kao i osiguratelja tog vozila;
- da uvedu sankcije koje bi ubrzale postupke rješavanja naknade štete u slučaju kada odgovorna osiguranja odugovlače sa isplatom naknade preko 3 mjeseca;
- da obvezuju sve osiguratelje da u svakoj od država članica imenuje ovlaštenog predstavnika za obradu i isplatu šteta;

- da obvezuje države članice da osnuju urede za rješavanje i naknadu štete, kao tijela koja će samostalno rješavati odštetni zahtjev onda kada nije imenovan ovlašteni predstavnik za obradu i isplatu šteta ili kada on ne obavlja svoju zadaću.

Pravo *izravnog zahtjeva* oštećene osobe prema osiguratelju (*actio directa*) je uvedeno radi Velike Britanije i Irske koje u svojim pravnim sustavima nemaju odredbu o pravu oštećenog na *actio directa* prema osiguratelju štetnika.

Osiguratelji su dužni u svakoj državi članici EU imenovati i ovlastiti predstavnika za obradu i isplatu odštetnih zahtjeva. Pri izboru *ovlaštenog predstavnika* osiguravajuća društva imaju potpunu slobodu i to im pravo ne može biti ograničeno. Bitno je da ovlašteni predstavnik bude osoba s višegodišnjim iskustvom u obradi i rješavanju odštetnih zahtjeva, te da dobro poznaje pravne propise zemlje u kojoj se nezgoda dogodila poštujući načelo *lex loci delicti commissi* te da poznaje jezik zemlje prebivališta oštećene osobe, odnosno zemlje u kojoj je imenovan, no bilo bi poželjno da radi lakše komunikacije pri obradi odštetnih zahtjeva poznaje i jezik zemlje nastanka štetnog događaja. Funkcija ovlaštenog predstavnika je dosta značajna iz razloga jer mora prikupiti sve potrebne informacije o predmetu i poduzeti sve mjere potrebne za rješavanje predmeta u relativno kratkom roku od tri mjeseca te je u donošenju odluka samostalan. Oštećena osoba može birati da li će svoj odštetni zahtjev podnijeti ovlaštenom predstavniku stranog društva za osiguranje u zemlji svog prebivališta ili će svoj odštetni zahtjev podnijeti osiguratelju štetnika. No, bilo kojem da podnese i jedni i drugi su dužni da u roku od tri mjeseca od dana zaprimanja odštetnog zahtjeva daju obrazloženu ponudu oštećenoj osobi, ako odgovornost za štetu nije sporna, a obujam i visina štete su kvantificirani ili ako je odgovornost za štetu sporna ili obujam i visina štete nisu kvantificirani, dati obrazloženi odgovor. Obrazložena ponuda odštete i obrazloženi odgovor moraju biti u pisanoj formi i to je svakako ključna odredba Direktive. Za osiguratelje koji ne poštuju rokove za rješavanje odštetnih zahtjeva Direktiva je obvezala države članice da predvide sankcije za nepoštivanje rokova pri rješavanju odštetnih zahtjeva. No, Direktiva je inzistirala na tome da se oštećenim osobama, koji ne dobiju odštetu ili utemeljeni odgovor u predviđenom roku, osigura pravo na adekvatnu zateznu kamatu na ponuđeni ili kasnije dosuđeni iznos odštete.

Direktiva obvezuje države članice da osnuju informacijske urede ili to svojstvo priznaju nekom već postojećem tijelu. Od informacijskih ureda oštećena osoba može dobiti određene informacije koje su joj potrebne da bi mogle podnijeti odštetni zahtjev odgovornom osiguratelju. Informacijski centar je zadužen i za koordiniranje prikupljanja i distribucije podataka. Mora voditi registar sa podacima o broju registracije svakog motornog vozila koje ima uobičajeno stanište na području države u kojoj informacijski ured djeluje, broj police osiguranja, a ako je polica istekla onda datum njenog isteka, naziv osiguratelja, podatke o ovlaštenom predstavniku u zemljama članicama, te posebne informacije

o vozilima koje ne podliježu obvezi zaključenja ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti kao i podatke o tijelu nadležnom za štete koje uzrokuju takva vozila. Problem dobivanja informacija o vozilu, vlasniku, vozaču i osiguratelju je glavi razlog teškog položaja oštećenih u slučaju međunarodnih šteta. Radi boljeg funkcioniranja informacijskih ureda potpisan je sporazum o njihovoj međusobnoj suradnji kojim se rješavaju tehnička pitanja razmjene informacija.

Svaka država članica mora osnovati i urede za odštetu koji djeluju u slučaju kada osiguratelj štetnika ili njegov ovlašten predstavnik ne daju oštećenome utemeljenu ponudu ili utemeljeni odgovor u roku od tri mjeseca od dana dobivanja odštetnog zahtjeva, kada osiguratelj nije imenovao ovlaštenog predstavnika u zemlji prebivališta oštećenoga ili kada nije moguće identificirati vozila kojim je počinjena šteta te u slučaju ako u roku od dva mjeseca od dana nesreće nije moguće identificirati osiguratelja.

U navedenim slučajevima ured za odštetu mora riješiti odštetni zahtjev u roku od dva mjeseca od dana kada mu je zahtjev podnesen. I kod ureda za odštetu je bitna suradnja između ureda te uredi za odštetu nisu dužni pridržavati se naputaka osiguratelja, već su nezavisni i samostalni. Ured za odštetu koje oštećenom isplatio štetu može se regresirati od ureda zemlje u kojoj je sjedište osiguratelja štetnika odgovornog za štetu, a kada nije moguće utvrditi štetnikova osiguratelja, ured za odštetu ima pravo regresa prema garancijskom fondu države članice u kojoj vozilo ima uobičajeno stanište. Ako nezgodu prouzrokovalo nepoznato - neidentificirano vozilo ili vozilo registrirano u trećim zemljama, ured za odštetu ima pravo regresa od garancijskog fonda države članice u kojoj se nezgoda dogodila. Ured za odštetu ili garancijski fond od kojeg se potražuje regres moraju regres isplatiti u roku od trideset dana od dana podnošenja zahtjeva.

Peta direktiva br. 2005/14/EZ od 11. svibnja 2005. godine

Peta direktiva za razliku od svih Direktiva koje su donesene prije nje, ne bavi se samo jednom problematikom. Sastoji se od nekoliko cjelina koje nisu toliko tematski povezane, osim što ih povezuje zajednički cilj tj. briga za zaštitu prava oštećenih osoba. Dakle, glavna zadaća Pete direktive je da olakša primjenu pravila pojedinih odredbi prethodnih Direktiva, a posebno što se tiče odredbi koje se odnose na registraciju vozila, minimalni iznos pokrivača, Garancijski fond i podnošenje zahtjeva za naknadu štete od strane oštećene osobe. Peta direktiva objavljena je 11. lipnja 2005. u Službenom listu Europske unije, a stupila je na snagu 11. lipnja 2007. Sama Direktiva ostavlja pravo zemljama članicama da primjene rješenja koja su za oštećene povoljnija od svih rješenja koja su sadržana u odredbama Pete direktive.

Peta direktiva mijenja i nadopunjuje prethodne četiri direktive te se stoga i naziva revizijskom direktivom pa ćemo slijedom navedenog analizirati revizijske odredbe prethodnih direktiva.

Izmjena odredbi Prve direktive

Direktiva proglašava redovnim staništem vozila područje zemlje članice čiju registracijsku oznaku vozilo nosi. Direktiva nije precizirala o kakvoj se registraciji radi, pa se pojavilo tumačenje da registracija mora biti trajna, a ne privremena.

Kada je riječ o krivotvorenim registracijskim pločicama Prva direktiva upućuje na područje zemlje članice koja je izdala izvornu pločicu. Peta direktiva pravi potpuni zaokret i određuje stanište vozila bez registracije ili kad pločica ne odgovara više vozilu, područje države u kojoj se nezgoda dogodila.²⁴

Prema Prvoj direktivi ukida se kontrola osiguranja na unutarnjim granicama EU, te se državama članicama ostavlja mogućnost nasumične kontrole. No, u praksi je dolazilo do zlouporabe ove mogućnosti, pa su države kontrolirale postojanje valjanog osiguranja i za vozila iz drugih država članica, odnosno vozila drugih država koja su na njihovo područje ušla s područja druge države članice, čime se izigravala svrha zabrane kontrole osiguranja. Stoga Peta direktiva zabranjuje državama vršenje kontrole iako se i dalje, kao i Prva direktiva, ostavlja mogućnost nasumične kontrole s tim da kontrola ne smije biti stalna, diskriminirajuća i ne smije joj biti jedini cilj provjera osiguranja.

Prva direktiva dala je slobodu državama članicama da se iz obveze osiguranja od odgovornosti oslobode neke pravne i fizičke osobe javnog i privatnog prava odnosno neka vozila s posebnim registracijama. Države su dužne o tim izuzecima obavijestiti Komisiju i druge države članice. Peta direktiva i dalje daje istu mogućnost izuzeća od obveze osiguranja zemljama članicama i dopunjuje Prvu direktivu uvodeći novu obvezu onim zemljama koje su izuzele određene vrste vozila i osoba u smislu davanja izvješća o problematici vezano za izuzeta vozila. One su dužne uz izvješće o izuzecima Komisiji i ostalim državama navesti tijela koja odgovaraju za štetu od takvih vozila, jer žrtve takvih vozila moraju biti obeštećene na isti način kao i žrtve osiguranih vozila i to bez obzira da li se nezgoda dogodila u tuzemstvu ili inozemstvu. Kako žrtve prometnih nezgoda u ovakvoj situaciji ne bi ostale nezaštićene odlučeno je da odštetne zahtjeve treba postaviti Garancijskom Fondu

²⁴ Članak 1. točka b. Pete direktive

zemlje u kojoj se nezgoda dogodila s pravom refundiranja od Garancijskog Fonda zemlje porijekla štetnikovog vozila.

Izmjene odredbi Druge direktive

Minimalne svote osiguranja koje je propisala Druga direktiva u praksi nisu zadovoljavale. Sve češće se događalo da te sume nisu bile dostatne za potpunu naknadu štete. Pa kako su minimalne osigurane svote važan element u zaštiti žrtava moraju se redovito adaptirati kako bi se poboljšala zaštita žrtava kojima se mora osigurati potpuna i primjerena naknada.

Prije nego se zauzelo konačno stajalište razmatrala su se dva suprotstavljena prijedloga, neograničeno pokrivanje i 1.000.000 Eur po oštećenoj osobi, umnoženo s brojem oštećenih (ozlijeđenih ili poginulih). No, prijedlozi su odbijeni uz obrazloženje da uz takve svote nije moguće kontrolirati premiju. Na kraju je prihvaćen prijedlog koji je rezultat kompromisa, te su utvrđeni novi iznosi minimalnih svota:

- 1 mil. EUR za tjelesne ozljede za svaku žrtvu prometne nezgode ili
- 5 mil. EUR za tjelesne ozljede po štetnom događaju, nezavisno o broju oštećenih osoba
- 1 mil. EUR za štete na stvarima po štetnom događaju, neovisno o broju oštećenih osoba.

Državama članicama je ostavljena mogućnost izbora između dviju ponuđenih alternativa u pogledu propisivanja najniže osigurane svote za tjelesne ozljede. Direktiva također ostavlja mogućnost državama članicama da odrede maksimalno petogodišnji rok za prilagođavanje propisima Direktive, ali nameće i obvezu da se u roku od 30 mjeseci polovica propisanih svota implementira u nacionalno zakonodavstvo. Minimalna svota mora biti objavljena u službenom listu EU.

Drugom direktivom ostavljena je mogućnost državama članicama da isključe iz osiguranja štete na stvarima uzrokovane od nepoznatih i neidentificiranih vozila. Razlog je bio isključivo sprječavanje prevara i namještanje takvih šteta. No, u slučaju kad ne postoji sumnja u prevaru, isključenje se čini nepravičnim, pa stoga Peta direktiva obvezuje države članice da osiguraju pravo na naknadu štete na stvarima ukoliko su ispunjeni određeni uvjeti, a to je: da je već nekoj od žrtava iz iste prometne nezgode plaćena naknada zbog teške tjelesne ozljede. U slučaju možebitnih nejasnoća u pogledu pojma "teška tjelesna ozljeda" direktiva određuje da se sadržaj pojma teška tjelesna ozljeda određuje prema nacionalnom zakonodavstvu zemlje članice, a da bi se ocijenilo da li se radi o teškoj tjelesnoj ozljedi može se uzeti u obzir činjenica da li je ozljeda nužno zahtijevala bolničko liječenje. Državama članicama, ostavljena je mogućnost da u ovakvim slučajevima uvedu franšizu od maksimalno 500 eura za štetu na stvarima. Ovakvo stajalište prihvatio je i naš Zakon o obveznim osiguranjima u

prometu. Druga direktiva omogućava državama članicama da u slučaju štete od neosiguranog motornog vozila uvedu franšizu do 500 eura na štetu oštećenog. Stoga Peta direktiva ukida diskriminirajuću odredbu o franšizama u ovakvim slučajevima.

Izmjena odredbi Treće direktive

Neke države članice imale su stav da pravo na naknadu štete nemaju suputnici koji su pretrpjeli štetu u vozilu kojim je upravljao vozač pod utjecajem alkohola ili drugih sredstava ovisnosti, ako su zato znali ili morali znati. Suputnik obično nije u stanju da pravilno ocijeni stupanj omamljenosti vozača, a njegova znanje neće utjecati na ponašanje vozača, a kako je uključenje suputnika u osiguravajuće pokriće veliki civilizacijski napredak Peta direktiva zabranjuje državama članicama isključenje iz osiguranja suputnika.

Predlagači direktive su inzistirali na posebnoj zaštiti pješaka i biciklista, odnosno svih nemotoriziranih sudionika u prometu, uvođenjem odgovornosti vozača motornog vozila bez obzira na krivnju, zanemarujući pritom nacionalne propise o odgovornosti. Odgovornost vozača temelji se samo na upotrebi motornog vozila. Protivnici takvog stajališta osporili su nadležnost Parlamenta jer se radi o građanskom pravu zemalja članica za što EU nije nadležna. No, konačno rješenje direktive daleko je od onoga što se predlagalo, biciklisti, pješaci i drugi nemotorizirani sudionici prometa imaju pravo na naknadu štete sukladno odredbama nacionalnog zakonodavstva.

Peta direktiva također donosi novu odredbu²⁵ koja se odnosi na slučajeve prodaje vozila i njegovu isporuku iz jedne u drugu državu članicu. U praksi se pojavio problem odgovornosti za štete od takvih vozila, koja često nisu bila osigurana. Direktiva određuje da se redovnim staništem takvog vozila smatra država u kojoj se vozilo isporučuje i to kroz razdoblje od trideset dana računajući od dana isporuke vozila, stavljanja na raspolaganje kupcu odnosno otpreme u zemlju u koju se uvozi i to bez obzira da li je vozilo bilo službeno registrirano ili ne.

Peta direktiva također uvodi obvezu državama članicama da osiguraju zaštitu prava osiguranika da može tražiti i da dobije potvrdu osiguranja o kretanju šteta po njegovom ugovoru o osiguranju od odgovornosti u posljednjih 5 godina. Potvrda se izdaje na zahtjev osiguranika i to u roku od 15 dana od dana podnošenja zahtjeva. Na taj način će se omogućiti osiguraniku koji želi zaključiti novi ugovor o osiguranju da dokaže da nije imao štete i da ima pravo na bonus.

²⁵ Članak 4. stavak 4. Direktive

Direktiva također uvodi opću zabranu franšiza na štetu oštećenih kao i pravo na *actio directa*. Osiguratelji koji su sa osiguranikom ugovorili franšizu ne mogu se na nju pozivati kada je u pitanju oštećeni. Kako smo već spomenuli, pravo oštećenih na neposredan zahtjev prema osiguranju štetnika je od velike važnosti za zaštitu žrtava u prometu, to je učinila i Četvrta direktiva uvodeći pravo na *actio directa* prema osiguranju štetnika za štete nastale u inozemstvu. Peta direktiva uvodi opće pravo oštećenog na *actio directa* prema osiguratelju štetnika za sve štete iz prometnih nezgoda. Odredbe o *actio directa* najviše se odnosila na područje Velike Britanije i Irske jer su sve druge zemlje EU uglavnom već odavno unijele to pravo u svoje zakonodavstvo.

Izmjena odredbi Četvrte direktive

Peta direktiva također proširuje odredbe Četvrte direktive o rokovima za rješavanje odštetnih zahtjeva na sve štete. Rokovi za rješavanje odštetnih zahtjeva iz Četvrte direktive, koja se odnosila samo na štete nastale u inozemstvu, vrijedi i za štete u domaćoj zemlji. Prema odredbama Četvrte direktive osiguratelji će morati odštetni zahtjev riješiti u roku od tri mjeseca od dana kada je zahtjev predan. Znači u navedenom roku osiguratelj je dužan dati obrazloženu ponudu ili pravno utemeljen odgovor u kojem će navesti razloge zašto se zahtjev ne može riješiti. Isto tako Peta direktiva proširuje odredbe Četvrte direktive koje se odnose na Informacijski centar i njihovu nadležnost za skupljanje informacija o registraciji i osiguranju motornih vozila tako da bi te informacije bile dostupne svim oštećenicima odnosno žrtvama prometnih nezgoda, bez obzira gdje se nezgode dogodila.

Vijeće Europe je prihvatilo Uredbu br. 44/2001 o sudskoj nadležnosti, priznanju i izvršenju sudskih odluka u trgovačkim i građanskim predmetima. Ta je Uredba zamijenila Briselsku konvenciju od 27. septembra 1968. o sudskoj nadležnosti, koja je zauzela stajalište o nadležnosti prema načelu *lex loci delicti commissi*. U članku 9. Uredbe piše "Osiguratelj koji ima sjedište na području države članice može biti tužen u drugoj državi članici pred sudom mjesta prebivališta tužitelja u slučaju tužbe koju podnosi ugovaratelj osiguranja, osiguranik ili korisnik osiguranja...". No, neki teoretičari zauzeli su stajalište da se navedena odredba nikako ne bi mogla odnositi na oštećene u prometnoj nezgodi jer oni nisu ni ugovaratelji osiguranja ni osiguranici, a ni korisnici. Peta direktiva u članku 5. stavak 1. uspostavlja pravo oštećenog da tuži osiguratelja štetnika u državi članici u kojoj ima prebivalište. Iz čega proizlazi da tužba mora biti usmjerena protiv osiguratelja koji ima sjedište u nekoj državi članici, a ne protiv njenog predstavnika u zemlji u kojoj oštećeni ima prebivalište.

Prema članku 5. stavak 4. Pete direktive oštećeni, osiguratelji i njihovi punomoćnici imaju pravo pristupa informacijama koje su potrebne za obradu i isplatu odštetnih zahtjeva te bi ti podaci trebali

biti dostupni u elektronskom obliku, a pristup informacijama bi se odobravao na zahtjev spomenutih osoba. U praksi to znači da će države biti dužne uspostaviti ili odrediti centralno tijelo (policija, služba registracije vozila) koja će prikupljati potrebne podatke o prometnim nezgodama.

Šesta direktiva br. 2009/103/EZ od 16. rujna 2009. godine o obveznom osiguranju od građanske odgovornosti iz upotrebe motornih vozila

U EU je trenutno na snazi Šesta direktiva br. 2009/103/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 16. rujna 2009. godine koja je donesena radi jasnijeg razumijevanja i preglednosti teksta prethodno usvojenih i već opisanih Direktiva. Novi trendovi u osiguranju od automobilske odgovornosti u EU doveli su do potrebe jasnijeg definiranja pojedinih pojmova te je stoga pokrenuta inicijativa za izmjene i dopune postojećih odredbi što je rezultiralo donošenjem Šeste direktive. Danom stupanja na snagu Šeste direktive prestale su važiti Prva direktiva br. 72/166/EEZ, Druga direktiva br. 84/5/EEZ, Treća direktiva br. 90/232/EEZ, Četvrta direktiva br. 2000/26/EZ i Peta direktiva br. 2005/14/EZ.

Šesta direktiva je drugačije definirala pojam upotrebe motornog vozila, predviđela je suzbijanje pojave neosiguranih vozila putem moderne tehnologije snimanja vozila, te je preciznije definirana obveza Garancijskog fonda u slučaju insolventnosti osiguranja. Direktiva definira motorno vozilo kao svako motorno vozilo namijenjeno za kretanje po zemlji koje pokreće mehanička snaga, a koje nije vezano za šine, kao i svako priključno vozilo bez obzira na to da li je spojeno ili nije spojeno s vučnim vozilom.

Pored navedenog direktiva definira pojam oštećene osobe te je reguliran minimalan iznos svota obveznog osiguranja. Za nematerijalne štete minimalni iznosi osiguranja je 1.000.000 eura po oštećenoj osobi ili 5.000.000 eura po odštetnom zahtjevu, bez obzira na broj oštećenih osoba, a za materijale štete predviđen je minimalni iznos osiguranja od 1.000.000 eura po odštetnom zahtjevu bez obzira na broj oštećenih osoba.

Šesta direktiva također regulira naknadu štete, koju izazivaju nepoznata vozila i vozila koja nisu obvezno osigurana.

4. PRAVNI POLOŽAJ TREĆIH OŠTEĆENIH OSOBA PREMA HRVATSKOM ZAKONODAVSTVU I SMJERNICAMA EUROPSKE UNIJE

Već ranije smo spomenuli da je obvezno osiguranje od automobilske odgovornosti prvenstveno uvedeno radi zaštite nevinih žrtava prometnih nezgoda, odnosno trećih oštećenih osoba. Treće oštećene osobe su, možemo reći, sve one osobe koje nisu stranke ugovora o osiguranju i nemaju nikakve veze sa zaključenim ugovorom o osiguranju od automobilske odgovornosti. No, analizirajući odredbe zakona koje uređuju pojam trećih osoba u osiguranju od automobilske odgovornosti vidjet ćemo da se obveznim osiguranjem od automobilske odgovornosti ne štite sve osobe kojima je prouzrokovana šteta u prometnim nezgodama. Stoga, ćemo kroz odredbe Zakona o obveznim odnosima i Zakona o obveznim osiguranjima u prometu koji je lex specialis, analizirati tko sve uživa status treće osobe, te koje sve osobe imaju pravo na naknadu štete koja je izazvana motornim vozilom u pogonu.

4.1. Položaj trećih oštećenih osoba prema Zakonu o obveznim odnosima

Zakon o obveznim odnosima određuje tko se smatra trećom osobom, te tako u svojim odredbama propisuje da se trećom osobom smatra oštećenik koji nije ujedno vlasnik niti neovlašteni korisnik motornog vozila, niti osoba zadužena u vezi s pogonom motornog vozila.²⁶ Iz navedene odredbe spomenutog Zakona možemo zaključiti da se pod pojmom treće osobe kod osiguranja od automobilske odgovornosti za štetu prvenstveno misli na oštećenike koji iako nisu stranke ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti za štetu, korisnici su osiguranja i imaju pravo na naknadu štete od osiguratelja.

Iz ovako izloženog članka Zakona o obveznim odnosima proizlazi da su svi ostali treće osobe i da imaju pravo na naknadu iz osiguranja, a to bi značilo da pod pojam treće oštećene osobe spadaju sve one osobe kojima može nastati šteta od upotrebe motornog vozila.

4.2. Položaj trećih oštećenih osoba prema Zakonu o obveznim osiguranjima u prometu

Zakon o obveznim osiguranjima u prometu ne govori o tome tko je treća osoba već govori o tome tko nema pravo na naknadu štete po osnovi obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti. Tako Zakon o obveznim osiguranjima u prometu u čl. 23. određuje osobe koje su isključene iz osiguranja

²⁶ Čl. 1069. st. 4., Zakon o obveznim odnosima, Narodne novine br. 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18, 126/21

što bi značilo da one nemaju pravo na naknadu štete temeljem obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti.²⁷ Kako navedeni članak poimenice nabraja sve osobe koje su isključene iz osiguranja i koje nemaju pravo na naknadu štete, moglo bi se zaključiti da su sve druge osobe koje nisu obuhvaćene odredbama o isključenju treće osobe i da imaju prava na naknadu štete po osnovi osiguranja od automobilske odgovornosti ako im je motornim vozilom u pogonu prouzročena šteta. No, tko bi bile te treće osobe koje bi imate pravo na naknadu prouzročene štete pokušat ćemo pobliže odrediti analizirajući odredbe Zakona o obveznim odnosima. Naime, temeljem čl. 22. st. 1. Zakona o obveznim osiguranjima u prometu nameće se obveza vlasnika vozila da se osiguraju od odgovornosti za štetu koju upotrebom vozila mogu nanijeti trećim osobama zbog smrti, tjelesne ozljede, narušenja zdravlja, uništenja ili oštećenja stvari. Iz navedene odredbe, a kada se analizira odredba st. 2. istog članka, koja izričito navodi da su osiguranjem od automobilske odgovornosti pokrivena i štete nanesene putnicima u vozilu, proizlazi da se pojam treće osobe odnosi na osobe izvan vozila, a to mogu biti pješaci, biciklisti odnosno osobe koje su izvan vozila koje je odgovorno za štetu, a to mogu biti i osobe koje se nalaze i u drugom vozilu koje nije odgovorno za štetu (putnici, vozači, vlasnik vozila za štetu na vozilu, itd.).

Kao treće osobe mogu se javiti i pravne osobe koje trpe štetu iz prometne nezgode ili su na neki način povezane s prometnom nezgodom. U pravne osobe bi spadale one pravne osobe koje obavljaju poslove obveznog zdravstvenog, mirovinskog i invalidskog osiguranja. U pravne osobe bi spadali i razni osiguratelji koji su u obvezi nadoknaditi štetu na stvarima koje su u prometnoj nezgodi oštećene ili uništene, a bile su pokrivena osiguranjem. Zatim razni osiguratelji kod kojih bi vozač imao svoja životna osiguranja ili privatna zdravstvena ili mirovinska osiguranja. U pravne osobe bi se također

²⁷ Čl. 23. Zakona o obveznim osiguranjima u prometu propisuje da po osnovi osiguranja od automobilske odgovornosti pravo na naknadu štete nema:

1. vozač vozila kojim je prouzročena šteta te njegovi srodnici i druge fizičke ili pravne osobe glede štete zbog smrti ili tjelesne ozljede vozača,
2. vlasnik, suvlasnik, odnosno zajednički vlasnik te svaki drugi korisnik vozila kojim je prouzročena šteta i to na naknadu štete na stvarima,
3. sputnik koji je dragovoljno ušao u vozilo kojim je uzrokovana šteta a kojim je upravljao neovlašteni vozač, ako osiguratelj dokaže da je ta okolnost sputniku bila poznata,
4. sputnik koji je dragovoljno ušao u neosigurano vozilo kojim je uzrokovana šteta, ako Hrvatski ured za osiguranje dokaže da je ova okolnost sputniku bila poznata,
5. oštećena osoba kojoj je šteta nastala:
 - zbog upotrebe vozila na športskim priredbama koje se održavaju na cesti ili djelu ceste zatvorenom za promet drugih vozača, a kojih je cilj postizanje najveće ili najveće prosječne brzine, odnosno na vježbama za te priredbe,
 - zbog djelovanja nuklearne energije za vrijeme prijevoza radioaktivnog materijala,
 - zbog ratnih operacija, pobuna ili terorističkog čina, s tim da društvo za osiguranje u tom slučaju mora dokazati da je šteta prouzročena takvim događajem.

mogli ubrojiti poslodavci koji trpe štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede vozača kao njihovog zaposlenika.²⁸

Osobe koje se ne smatraju trećim osobama

Već smo spomenuli kako Zakon o obveznim osiguranjima u prometu u čl. 23 navodi koje se osobe ne smatraju trećim osobama, a to su rekli smo sve one osobe koje su isključene iz osiguranja od automobilske odgovornosti za štetu, što bi značilo da neće imati pravo na naknadu štete temeljem osiguranja od automobilske odgovornosti. Iz odredbe navedenog članka Zakona o obveznim odnosima proizlazi da vozač vozila kojim je prouzročena šteta nema pravo na naknadu pretrpljene štete zbog zadobivenih tjelesnih ozljeda, iz čega proizlazi da vozač vozila nije treća osoba.²⁹

U pogledu osobe vozača, moglo bi se reći da je to osoba koja upravlja motornim vozilom, što ne mora nužno značiti da je to osoba koja sjedi za upravljačem. Vozač je osoba koja de facto upravlja kretanjem motornog vozila. No, postoji iznimka kada osoba koja je upravljala motornim vozilom može imati svojstvo treće osobe. To je slučaj kandidata za vozača, odnosno osobe koja uči, priprema se za vozača, ali uz nazočnost ovlaštenog instruktora u nekoj autoškoli. U navedenom slučaju vozač pripravnik radi po uputama instruktora koji ga je dužan voditi i ispravljati njegove greške, pa je stoga vozač samo produžena ruka instruktora vožnje koji je i stvarno, a i pravno vozač konkretnog motornog vozila.

Osim vozača vozila, koji je prouzrokovao štetu pravo na naknadu štete nemaju ni njegovi srodnici i druge fizičke ili pravne osobe, ako se radi o šteti koja proizlazi iz tjelesne ozljede ili smrti vozača.³⁰ U pogledu srodnika vozača i fizičkih osoba prvenstveno bi se radilo o nasljednicima vozača, a to su bračni drug, djeca i roditelji, braća i sestre, djedovi i bake, unučad te izvanbračni drug, ako je između njih i poginulog odnosno ozlijeđenog vozača postojala trajnija životna zajednica.³¹ Kao fizičke osobe mogli bi se javiti poslodavci koji ne bi mogli tražiti naknadu štete po osnovi osiguranja od automobilske odgovornosti koju trpe uslijed smrti njegovo zaposlenika koji je odgovoran za nastalu štetu. Što se tiče pravnih osoba to bi mogle biti razne pravne osobe koje obavljaju poslove obveznog zdravstvenog, mirovinskog i invalidskog osiguranja. Zatim razni osiguratelji kod kojih bi vozač imao

²⁸ Belanić, L. (2007) Treće osobe u osiguranju od automobilske odgovornosti, preuzeto s <https://cak.srce.hr/25377>

²⁹ Čl. 23. st.1. toč. 1., Zakon o obveznim osiguranjima u prometu, Narodne novine br. 151/05, 36/09, 75/09, 76/13 i 152/14

³⁰ Čl. 23. st. 1. toč.1., Zakon o obveznim osiguranjima u prometu, Narodne novine br. 151/05, 36/09, 75/09, 76/13 i 152/14

³¹ Čl. 1101., Zakon o obveznim odnosima, Narodne novine br. 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18, 126/21

svoja životna osiguranja ili privatna zdravstvena ili mirovinska osiguranja. Dakle, sve ove navedene osobe se uz vozača ne bi mogle smatrati trećim osobama.

No, u situaciji kada je vozač motornog vozila ozlijeđen u prometnoj nezgodi za koju je odgovoran vozač drugog motornog vozila, ima pravo na naknadu štete na temelju osiguranja od automobilske odgovornosti tog drugog vozila i u tom slučaju takav vozač uživa status odnosno položaj treće osobe.

Pravo na naknadu štete nemaju ni vlasnik, suvlasnik, odnosno zajednički vlasnik te svaki drugi korisnik vozila kojim je prouzročena šteta i to na naknadu štete na stvarima.³² Ovo isključenje se odnosi na one osobe koje su obvezne sklopiti ugovor o osiguranju od automobilske odgovornosti, a ta obveznost je prvenstveno na vlasniku vozila koji je dužan prije upotrebe prijevoznog sredstva u prometu sklopiti ugovor o osiguranju, te ga obnavljati sve dok je prijevozno sredstvo u prometu.³³ Vlasnik vozila nema status treće osobe te nema pravo na naknadu štete na stvarima, odnosno čiste imovinske štete, dok bi u slučaju da je bio suputnik u vozilu, imao bi pravo na naknadu štete temeljem ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti za tjelesne ozljede, odnosno imao bi pravo na naknadu neimovinske štete i u tom slučaju imao bi status treće osobe. U slučaju kada je vlasnik vozila ujedno i vozač vozila koje je prouzrokovalo prometnu nezgodu, onda po osnovi ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti ne bi imao pravo ni na naknadu štete za tjelesne ozljede ni na naknadu štete na stvarima. Isto tako ni njegovi srodnici ne bi imali pravo na naknadu štete uslijed smrti vlasnika odnosno vozača motornog vozila. Ova prava koja se odnose na vlasnika vozila odnosila bi se i na zajedničkog vlasnika i suvlasnika motornog vozila iz razloga jer i oni imaju isti položaj kao sam vlasnik vozila.³⁴

Temeljem Zakona o obveznim osiguranjima u prometu, trećom osobom se ne smatra ni suputnik koji je dragovoljno ušao u vozilo kojim je uzrokovana šteta a kojim je upravljao neovlašteni vozač, ali pod uvjetom da osiguratelj dokaže da je ta okolnost suputniku bila poznata.³⁵ Neovlašteni vozač je osoba koja je u vrijeme štetnog događaja bez suglasnosti vlasnika upotrijebila vozilo, a nije kod njega zaposlena u vezi s pogonom motornog vozila, nije ni član njegova obiteljskog kućanstva, a niti joj je

³² Čl. 23. st. 1. toč. 2., Zakon o obveznim osiguranjima u prometu, Narodne novine br. 151/05, 36/09, 75/09, 76/13 i 152/14

³³ Čl. 4. Zakon o obveznim osiguranjima u prometu, Narodne novine br. 151/05, 36/09, 75/09, 76/13 i 152/14

³⁴ Čl. 23. st. 1. toč. 2., Zakon o obveznim osiguranjima u prometu, Narodne novine br. 151/05, 36/09, 75/09, 76/13 i 152/14

³⁵ Čl. 23. st. 1. toč. 3., Zakon o obveznim osiguranjima u prometu, Narodne novine br. 151/05, 36/09, 75/09, 76/13 i 152/14

vlasnik vozilo predao u posjed.³⁶ Za ocjenu da li je u pitanju neovlašteni vozač mjerodavno je stanje u trenutku nezgode, odnosno možemo reći da je mjerodavna činjenica da li je osoba u trenutku prometne nezgode imala vozačku dozvolu.

Tko bi se u konkretnom slučaju smatrao članom obiteljskog kućanstva nije određeno u Zakonu o obveznim osiguranjima u prometu, no to bi bile sve one osobe koje čine obitelj po odredbama Obiteljskog zakona odnosno Zakona o zaštiti od nasilja u obitelji, a to su: bračni drug, izvanbračni drug, životni partner, neformalni životni partner, njihova zajednička djeca te djeca svakog od njih, srodnici po krvi u ravnoj lozi, srodnici u pobočnoj lozi zaključno do trećeg stupnja, srodnici po tazbini u bračnoj i izvanbračnoj zajednici do zaključno drugog stupnja, posvojitelj i posvojenik.³⁷ Dakle, jedino u slučaju da sve ove osobe imaju valjanu vozačku dozvolu ne bi se smatrale neovlaštenim vozačima.

Što se tiče predaje u posjed motornog vozila, dovoljno je predati u posjed ključeve motornog vozila s pripadajućim mu ispravama, jer u protivnom bi se moglo reći da se radi o osobi koja je na nezakonit način došla u posjed vozila. U tom slučaju bi se i takva osoba smatrala neovlaštenim korisnikom vozila.

Pravo na naknadu štete po osnovi osiguranja od automobilske odgovornosti, nema ni suputnik koji je dragovoljno ušao u neosigurano vozilo kojim je uzrokovana šteta.³⁸ U navedenom slučaju, teret dokaza je na Hrvatskom uredu za osiguranje koji mora dokazati da je okolnost da se radi o neosiguranom vozilu suputniku bila poznata. To iz razloga, što u slučaju štete od neosiguranih vozila, oštećenici podnose zahtjev za naknadu štete Hrvatskom uredu za osiguranje, o čemu će više biti govora u točki 5.4. ovog rada.

Daljnje isključenje od prava na naknadu štete po osnovi osiguranja od automobilske odgovornosti odnosi se na oštećenu osobu kojoj je šteta nastala zbog upotrebe vozila na športskim priredbama koje se održavaju na cesti ili dijelu ceste zatvorenom za promet drugim vozačima, a kojih je cilj postizanje najveće ili najveće prosječne brzine, odnosno na vježbama za priredbe.³⁹

³⁶ Čl. 25. st. 2., Zakon o obveznim osiguranjima u prometu, Narodne novine br. 151/05, 36/09, 75/09, 76/13 i 152/14 i

Čl. 1070. st. 3., Zakon o obveznim odnosima, Narodne novine br. 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18, 126/21

³⁷ Čl. 3. Zakon o zaštiti od nasilja u obitelji, Narodne novine br. 70/17, 126/19, 84/21

³⁸ Čl. 23. st. 1. toč. 4., Zakon o obveznim osiguranjima u prometu, Narodne novine br. 151/05, 36/09, 75/09, 76/13 i 152/14

³⁹ Čl. 23. st. 1. toč. 5., Zakon o obveznim osiguranjima u prometu, Narodne novine br. 151/05, 36/09, 75/09, 76/13 i 152/14

Razlog takvog isključenja štete na sportskim priredbama i vježbama je u činjenici da se za te priredbe traži da imaju posebno odobrenje nadležnog tijela⁴⁰ propisano Zakonom o sigurnosti prometa na cestama, a koje odobrenje uvjetuje i određuje koje sve mjere osiguranja mora poduzeti organizator takvih manifestacija.

Isto tako, od prava na naknadu štete isključene su i štete zbog djelovanja nuklearne energije za vrijeme prijevoza radioaktivnog materijala.⁴¹ Prema konkretnoj odredbi radi se o vozilima koja služe za prijevoz raznih atomskih oružja, strojeva, proizvoda i sl., dok je rizik isključen samo u onoj mjeri u kojoj su izvori zračenja uzrokovali ili pogoršali nezgodu npr. razbijanje jezgre ili zračenje. Kod takvih slučajeva treće oštećene osobe imale bi pravo na naknadu štete po posebnim zakonima, odnosno prema Zakonu o odgovornosti za nuklearnu štetu.

Trećom osobom ne smatra se ni osoba kojoj je šteta nastala uslijed ratnih operacija, pobuna ili terorističkog čina.⁴² Zakon o obveznim odnosima također u svojim odredbama propisuje kako osiguratelj nije dužan nadoknaditi štete prouzrokovane ratnim operacijama ili pobunama.⁴³ A sve to iz razloga što štete koje su se dogodile uslijed ratnih događanja predstavljaju preveliki rizik za osiguratelja, budući da dođe do oštećenja velikog broja objekata, a štete su prevelike pa sredstva osiguranja ne bi bila dovoljna za njihovo popravljanje. Pobune također predstavljaju ratni rizik te su u pravnim učincima izjednačene s ratnim operacijama. Za štetu nastalu od terorističkog napada odgovara Republika Hrvatska za štetu zbog smrti i tjelesne ozljede, temeljem Zakona o odgovornosti za štetu nastalu uslijed terorističkih akata i javnih demonstracija, dok temeljem Zakona o obnovi Republika Hrvatska odgovara za materijalnu štetu, ali samo na onoj imovini koja je pogodna za stanovanje. Iz navedenog možemo reći da kod rizika rata, pobune i terorizma osiguratelj mora dokazati da je šteta posljedica tih događaja.

Iz ovako sažetih odredbi Zakona o obveznim odnosima i Zakona o obveznim osiguranjima u prometu možemo reći da je definiranje pojma treće osobe dosta složeno i zamršeno pitanje. To iz razloga što Zakoni koji uređuju materiju obveznih osiguranja u prometu u svojim odredbama ne govore koje sve osobe uživaju status treće osobe koja bi imala prava na naknadu štete temeljem obveznog osiguranja

⁴⁰ Čl. 183., Zakon o sigurnosti prometa na cestama, Narodne novine br. 42/20

⁴¹ Čl. 23. st. 1. toč. 5., Zakon o obveznim osiguranjima u prometu, Narodne novine br. 151/05, 36/09, 75/09, 76/13 i 152/14

⁴² Čl. 23. st. 1. toč. 5., Zakon o obveznim osiguranjima u prometu, Narodne novine br. 151/05, 36/09, 75/09, 76/13 i 152/14

⁴³ Čl. 955. st. 1., Zakon o obveznim odnosima, Narodne novine br. 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18, 126/21

od automobilske odgovornosti, već nabrajaju tko se sve ne smatra trećom osobom odnosno navode koje osobe i u kojim slučajevima nemaju pravo na naknadu štete. No, kad sagledamo sve do sada navedeno, možemo reći da u krug trećih osoba koje imaju pravo na naknadu štete po ugovoru o obveznim osiguranjima u prometu, ulaze sve one osobe koje su pretrpjele štetu zbog neke prometne nezgode, a nisu za nju odgovorne.

4.3. Određivanje položaja trećih oštećenih osoba prema Smjernicama Europske unije

Direktive su kroz dugi niz godina u kojem su donesene posebnu pažnju posvećivale osiguranju približno ujednačenog položaja trećih oštećenih osoba. Svaka od direktiva je osiguravala viši stupanj zaštite žrtava u prometnim nezgodama. Tako je već prva direktiva zahtijevala od država članica da utvrde obvezu vlasnika motornih vozila da zaključe osiguranje od građanske odgovornosti i za štete uslijed smrti ili povrede tijela koje nastanu od motornog vozila. Smatra se da obvezno osiguranje treba da pokrije štete koje više pogađaju oštećene osobe, a to su štete uslijed smrti, ozljeda tijela ili zdravlja. Štete na samom motornom vozilu i druge štete na stvarima mogle su se samo dobrovoljno osigurati.

No, ubrzo se uvidjelo da postoje neprihvatljive razlike u nacionalnim zakonodavstvima u pogledu obima osiguravajuće zaštite žrtava prometnih nezgoda. Da bi se te razlike ukinule drugom direktivom je predviđeno uvođenje obveznog osiguranja od odgovornosti i za štete na stvarima koje prema propisima nekih država članica nisu bile obuhvaćene obveznim osiguranjem.

U nacionalnim zakonodavstvima država članica razlike su postojale posebice u pogledu kruga osoba koje imaju pravo na naknadu štete po osnovi osiguranja. U nekim pravima trećim osobama se smatra širok krug osoba, dok je u drugima bilo ograničenja, što širih, što užih, od isključenja bračnog druga i bliskih srodnika do isključenja svih srodnika i osoba koje žive u zajedničkom kućanstvu sa osiguranikom.

Ove navedene razlike su u velikoj mjeri doprinijele nejednakom položaju oštećenih osoba u prometu. Taj problem je također riješen drugom direktivom koja predlaže da iz osiguranja mogu biti isključene štete uslijed tjelesne ozljede koju pretrpe članovi obitelji osiguranika, vozača ili bilo koje osobe koja je građanskopravno odgovorna za nezgodu. Sve države članice su prihvatile da obvezno osiguranje od automobilske odgovornosti pokriva bračnog druga i srodnike kada je u pitanju šteta na osobama, dok štete na stvarima navedenim osobama priznaju neke države.

Kako u nacionalnim zakonodavstvima navedene razlike još uvijek postoje i utječu na neprihvatljivo drugačiju osiguravajuću zaštitu osoba koje su pretrpjele štetu u prometnim nezgodama, treća direktiva obvezuje države članice da u svoja nacionalna zakonodavstva uvrste odredbu da su osiguranjem obvezno pokrivena sve osobe koje su putnici u vozilu, da obveza organizacija koja osigurava naknadu

od neosiguranih i nepoznatih vozila ne može biti supsidijarna, kao i da se osiguranjem pokriva čitavo područje zajednice.

Razlika je postojala i u pogledu zaštite putnika u vozilu koje je sudjelovalo u prometnoj nezgodi. U nekim državama iz kruga trećih osoba bili su isključeni putnici u vozilu, pri čemu se to isključenje odnosilo ili na sve putnike ili samo na osigurane osobe i njegove srodnike. Ta razlika u osigurateljnom pokriću dovela je do potrebe da položaj žrtava bude izjednačen, bez obzira da li su štetu pretrpjele u vozilu ili izvan nje, te da se osigurateljnim pokrićem obuhvate i štete koju pretrpe svi putnici u vozilu, osim vozača.

Države ne mogu isključiti iz pokrića vlasnika vozila, ugovaratelja osiguranja, suvlasnika, ako su pretrpjele štetu kao putnici u vozilu, pod uvjetom da u trenutku prometne nezgode nisu upravljali motornim vozilom.

Na položaj pješaka i biciklista koje spadaju u kategoriju slabijih sudionika u cestovnom prometu predlagači su inzistirali na posebnoj zaštiti. Zastupala se teza da pješaci i biciklisti moraju biti pokriveni policom obveznog osiguranja bez obzira na njihovu odgovornost u odnosu na vozača. No, u konačnosti petom direktivom je određeno da pokriće mora uključiti naknadu štete pješaku i biciklistu u slučaju prometne nezgode u kojoj je sudjelovalo motorno vozilo ako imaju pravo na naknadu štete prema nacionalnom zakonodavstvu.

5. PROBLEMI I PERSPEKTIVE ZAŠTITE TREĆIH OŠTEĆENIH OSOBA KROZ POSTUPAK OSTVARIVANJA PRAVA NA NAKNADU ŠTETE

5.1. Institut naknade štete i odnos prema oštećenim trećim osobama

Kako bi se dao jasniji prikaz prava treće osobe na ostvarivanje prava na naknadu štete pretrpljene u prometnoj nezgodi, pored definiranja pojma treće oštećene osobe, potrebno je detaljnije obraditi sam institut naknade štete koji je reguliran Zakonom o obveznim odnosima.

Obvezni odnos može biti ugovorni ili izvanugovorni. Ugovorni odnos nastaje temeljem ugovora između vjerovnika i dužnika, dok izvanugovorni obvezni odnos nastaje temeljem određenih činjenica za koje se veže nastanak izvanugovornog obveznog odnosa. Da bi nastao izvanugovorni odnos nije nužno potrebno očitovanje volje njihovih sudionika, već on nastaje na temelju određenih radnja, stanja, svojstava, uz koje se veže postanak obveznog odnosa. Tako, možemo reći da ako netko nekome nanese tjelesnu ozljedu obavezan je nadoknaditi mu prouzročenu štetu, jer je samim nastankom tjelesne ozljede nastao obveznopravni odnos odgovornosti za štetu, a da pritom nije bitno da li je štetnik svojom voljom želio zasnovati odnos odgovornosti za štetu. Kod osiguranja od automobilske odgovornosti nastankom osiguranog slučaja, odnosno nastupom štetnog događaja prouzročena šteta trećoj osobi motornim vozilom nastaje izvanugovorni odnos naknade štete između vlasnika, korisnika motornog vozila i oštećene osobe. Sklapanjem ugovora o obveznom osiguranju od odgovornosti vlasnika, odnosno korisnika vozila za štete nanесene trećim osobama, na osiguratelja je prebačen rizik naknade štete oštećenim trećim osobama, ali do određenog zakonski propisanog limita. Ukoliko bi šteta nanесena trećim osobama prelazila zakonski propisani limit do kojeg osiguratelj odgovara, oštećena treća osoba ima pravo na naknadu štete preko zakonski propisanog limita od vlasnika, odnosno korisnika motornog vozila.

5.1.1. Pretpostavke građanske odgovornosti za štetu

U pogledu odgovornosti za štetu, možemo reći da je odgovornost za štetu takav obveznopravni odnos u kojem je jedna strana dužna popraviti prouzrokovanu štetu drugoj strani, a druga strana je ovlaštena da zahtjeva takav popravak.⁴⁴

Da bi nastao obveznopravni odnos odgovornosti za štetu potrebno je da se ispune osnovne opće i posebne pretpostavke odgovornosti za štetu. Za postanak pravnog odnos odgovornosti za štetu potrebno je da se ispune određene opće pretpostavke odgovornosti kao što su subjekti obveznog odnosa odgovornosti za štetu, štetna radnja štetnika, šteta, uzročna veza (kauzalni neksus) i protupravnost štetne radnje. No, da bi nastala odgovornost za štetu izazvanu motornim vozilom u

⁴⁴ Vedriš, M., Klarić, P. (2014), *Građansko pravo: opći dio, stvarno pravo, obvezno i nasljedno pravo*, 14 izd., Zagreb, Narodne novine d.d.

progonu potrebno je da se dodatno ispune i posebne pretpostavke kao što su prometna nezgoda, motorno vozilo te pogon motornog vozila. Iz navedenog je razvidno da se za nastanak odnosa izvanugovorne odgovornosti za štetu izazvanu motornim vozilom u prometu sve navedene pretpostavke moraju ostvariti.

a) Opće pretpostavke odgovornosti za štetu

Subjekti obveznog odnosa odgovornosti za štetu

Štetnik i oštećenik su najvažniji subjekti obveznog izvanugovornog odnosa odgovornosti za štetu. Kao štetnik tj. osoba koja je počinila štetu može biti kako fizička tako i pravna osoba. Svaka fizička osoba može biti štetnik, ali to ne znači da je to osoba koja odgovara za štetu (npr. dijete, maloljetna osoba, osoba kojoj je oduzeta poslovna sposobnost ...).

Prema tome, možemo reći da je važno razlikovati štetnika od osobe koja odgovara za štetu. Pretpostavka po kojoj bi fizička osoba odgovarala za štetu je da ima delikttnu sposobnost, koja podrazumijeva mogućnost fizičke osobe da odgovara za svoje radnje. No, da bi fizička osoba imala delikttnu sposobnost, potrebno je da bude ubrojiva i da ima određeni broj godina. Što se tiče pravne osobe potrebno je da je delikttno sposobna, a delikttno je sposobna ako ima poslovnu sposobnost koju stječe upisom u sudski registar.

U pogledu osobe oštećenika moglo bi se reći da je za njega dovoljno da je pravni subjekt, da ima neka prava osobnosti i neku imovinu pa kao takav može trpjeti i štetu.

Štetna radnja

Štetnu radnju možemo definirati kao ljudsku radnju ili kao propust štetnika koji uzrokuje štetu na strani oštećenika. I sam Zakon o obveznim odnosima navodi da je svatko dužan uzdržati se od postupka kojim se može drugome prouzročiti šteta.⁴⁵ U slučaju da dođe do štetne radnje koja ima za posljedicu štetu na strani oštećenog tada između štetnika i oštećenog nastaje obveza odgovornosti za štetu.

Šteta

⁴⁵ Čl. 8., Zakon o obveznim odnosima, Narodne novine br. 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18, 126/21

Osnovna pretpostavka odgovornosti za štetu je da je šteta nastala jer ako šteta nije nastala onda nema ni građanskog delikta, što znači da onda nema ni odgovornosti za štetu. Sam pojam štete susrećemo u svakodnevnom životu pa bi se štetu moglo definirati kao sve ono što bi za neku osobu koja je oštećena predstavljalo neku vrstu gubitka, bilo u obliku nekog novčanog gubitka, oštećenja ili uništenja stvari, fizičke ili psihičke boli odnosno raznih oblika trpljenja i sl.

Definiciju pojma štete u pravnom smislu dao je Zakona o obveznim odnosima koji pod pojmom štete navodi da je šteta umanjenje nečije imovine (obična šteta), sprječavanje njezina povećanja (izmakla korist) i povreda prava osobnosti (neimovinska šteta).⁴⁶

Pod imovinskom štetom se podrazumijeva umanjenje nečije imovine i sprječavanje njezinog povećanja, a ona se odražava na imovinskoj masi samog oštećenika. Dok se neimovinska šteta smatra ona šteta koja je nastala kao posljedica štetne radnje na osobi kojom su povrijeđena njena prava osobnosti, a pravima osobnosti se smatraju prava na život, tjelesno i duševno zdravlje, ugled, čas, dostojanstvo, ime, privatnost osobnog i obiteljskog života, slobodu i sl. Pravna osoba, također ima sva navedena prava osobnosti, osim onih koje su vezane za biološku bit fizičke osobe, a posebice ima pravo na ugled i dobar glas, čast, poslovnu tajnu, slobodu privređivanja i dr.

Uzročnost

Uzročnost kao jedna od općih pretpostavki odgovornosti za štetu predstavlja povezanost između uzroka što može biti štetna radnja i nastale štete kao posljedice. Tako možemo reći da bez postojanja uzročne veze između štetne radnje i štete nema ni odgovornosti za štetu na strani štetnika. Da bi postojala odgovornost za štetu bitno je da uzročna veza između štetne radnje i štete bude neprekinuta, jer tako dugo dok takva veza postoji štetnik odgovora za posljedice štetne radnje. U slučaju da dođe do prekida veze, bilo slučajno, bilo radnjom treće osobe ili djelovanjem samog oštećenika, štetnik ne bi bio odgovoran za nastanak daljnjih posljedice. Postojanje uzročne veze se u pravilu ne može predvidjeti i oštećenik mora dokazati njeno postojanje. No postoji samo jedna iznimka kad se postojanje uzročne veze predmnijeva, a to je u situaciji kada je šteta nastala u vezi sa opasnom stvari, smatra se da je nastala od te stvari, osim u onim slučajevima kada se dokaže da opasne stvari nisu bile uzrok nastanka štete, a motorno vozilo se smatra opasnom stvari.

Protupravnost

⁴⁶ Čl. 1046., Zakon o obveznim odnosima, Narodne novine br. 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18, 126/21

U opće pretpostavke odgovornosti za štetu ubrajamo i protupravnost koja predstavlja povredu nekog pravnog pravila pozitivnog pravnog poretka. Sama protupravnost u sebi sadrži objektivni i subjektivni element. Objektivni element protupravnosti znači da je štetna radnja protivna nekom pravnom poretku, dok subjektivni element znači da je štetna radnja učinjena krivnjom štetnika.

Ako neka osoba na protupravan način povrijedi određenu normu pravnog poretka ali takvo protupravno postupanje ne bude u uzročnoj vezi sa štetom, znači da samim tim ne nastaju pretpostavke odgovornosti za štetu. Da bi se ostvarila pretpostavka protupravnosti za institut odgovornosti za štetu, potrebno je znati traži li se u konkretnom slučaju za postojanje protupravnosti samo objektivni ili i objektivni i subjektivni element protupravnosti. Sukladno navedenom možemo reći da se odgovornost štetnika za štetu može podijeliti na odgovornost po osnovi krivnje (subjektivna odgovornost) i odgovornost za štetu za čiji se nastanak ne traži krivnja štetnika (objektivna ili kauzalna odgovornost).

Ako je štetnom radnjom povrijeđeno neko pravilo koje spada u pravni poredak, onda možemo reći da je ispunjen objektivni element protupravnosti kod kojeg ne dolazi do izražaja stav učinitelja prema nanesenoj šteti. Kada pored navedenih pretpostavki odgovornosti za štetu postoji i sama krivnja štetnika koju oštećenik mora dokazati radi se o subjektivnim elementima protupravnosti. Ako oštećenik uz opstale pretpostavke krivnju ne treba dokazivati, jer se krivnja predmnijeva onda je riječ o pretpostavljenoj krivnji.

Što se tiče odgovornosti za štetu nastalu od motornih vozila, Zakon o obveznim odnosima razlikuje odgovornost za istu po objektivnoj i subjektivnoj koncepciji. Tako vlasnici motornih vozila odgovaraju trećim osobama po objektivnoj odgovornosti, dok je za rješavanje međusobnih odštetnih zahtjeva vlasnika motornih vozila potrebno utvrditi krivnju istih (subjektivna koncepcija). Oni tada odgovaraju jedan drugome razmjerno stupnju svoje krivnje za nastanak šetnog događaja. Tako i odgovorni osiguratelj prilikom rješavanja odštetnih zahtjeva trećim osobama utvrđuje jesu li ispunjene zakonske pretpostavke odgovornosti za štetu vlasnika, odnosno korisnika motornog vozila.

b) Posebne pretpostavke odgovornosti za štetu

Prometna nezgoda kao štetna radnja

Prometnu nezgodu kao posebnu pretpostavku odgovornosti za štetu možemo definirati kao štetu radnju ili događaj koji je uzrokovan motornim vozilom. Haška konvencija o mjerodavnom pravu za

prometne nezgode, prometnu nezgodu definira kao svaku nezgodu u kojoj je sudjelovalo jedno ili više motornih ili nemotornih vozila, a koja se dogodila u prometu na javnoj cesti na terenu otvorenom za svakoga ili na privatnom terenu ali otvorenome za određeni broj osoba koje imaju prava da se njime koriste.⁴⁷ Naše zakonodavstvo definira prometnu nezgodu kao događaj kod kojeg je šteta nastala zbog upotrebe prijevoznog sredstva.⁴⁸

Da bi došlo do prometne nesreće nije nužno potrebno da dođe do fizičkog kontakta između vozila, moguće je da vozilo sleti s ceste, naleti na pješaka, biciklista, životinju itd. Da bi prometna nezgoda bila okarakterizirana kao prometna nezgoda bitno je da je ona povezana s nastankom nekog od oblika štete ili štete na stvarima kao imovinske štete ili štete na osobama odnosno neimovinske štete.

Pojam i upotreba motornog vozila

Naš Zakon o obveznim odnosima u svojim odredbama definira motorno vozilo kao vozilo koje je namijenjeno da se snagom vlastitog motora kreće po površini zemlje, na tračnicama ili bez njih. Nadalje, navodi da se prikolica, koja je povezana s motornim vozilom smatra sastavnim dijelom motornog vozila.⁴⁹ Iz navedenih odredbi možemo reći da je za motorno vozilo bitno da se kreće po zemlji snagom vlastitog motora. Dakle, bitno je da se radi o kopnenom motornom vozilu, kao što je osobni automobil, autobus, trolejbus, teretni automobili, tegljač, traktor, kampersko vozilo, vatrogasno vozilo, moped, motocikl, motorni tricikl, ali i radni strojevi kao što je kombajn, viljuškar i sl. U pojam motornih vozila, pored navedenih kategorija ulazili bi još i tramvaj, lokomotive i ostala vozila koja se kreću tračnicama. Također bi se i priključna vozila koja su povezana s vučnim vozilom smatrala motornim vozilom, prikolice, poluprikolice i sl. No, da bi šteta nanesena žrtvama prometnih nezgoda bila pokrivena obveznim osiguranjem od automobilske odgovornosti, mora biti izazvana motornim vozilom u pogonu. To bi podrazumijevalo određenu vezu između obveznog osiguranja motornog vozila i njegove tehničke ispravnosti, a u skladu sa propisima kojima se uređuje sigurnost prometa na cestama. Što bi značilo da samo tehnički ispravno motorno vozilo ispunjava uvijete za sudjelovanje u prometu, te će jedino tako tehnički ispravno motorno vozilo dobiti prometnu dozvolu. To znači da je sklapanje ugovora o osiguranju preduvjet legalne uporabe prijevoznog sredstva.

Osiguranje od odgovornosti za štetu uzrokovanu uporabom motornog vozila vezano je uz određeni izvor opasnosti rizika. Taj izvor rizika je u ugovoru točno navedeno vozilo, te se odgovara za štetu koja je uzrokovana točno određenim vozilom. Zbog toga se u ugovoru o osiguranju i unose podaci

⁴⁷ Čl. 1. st. 2., Haška konvencija o mjerodavnom pravu za prometne nezgode na cestama iz 1971

⁴⁸ Čl. 3. st. 1. toč. 1, Zakon o obveznim osiguranjima u prometu, Narodne novine br. 151/05, 36/09, 75/09, 76/13 i 152/14

⁴⁹ Čl. 1068., Zakon o obveznim odnosima, Narodne novine br. 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18, 126/21

koji su potrebni za individualizaciju motornog vozila kao što su registracijski broj, broj šasije, broj motora i sl. Stoga, da bi smo mogli odrediti krug subjekata koji podliježu obvezi sklapanja ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti, moramo vidjeti na koja se vozila odnosi osigurateljno pokriće. Prema odredbama Zakona o obveznim osiguranjima u prometu obvezi sklapanja ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti, a kako smo već naveli, podliježu vlasnici/korisnici svih vozila, izuzev vozila koja su u korištenju kod Oružanih snaga Republike Hrvatske, dakle vojna vozila u koja se svrstavaju i vozila namijenjena za potrebe oružanih snaga Republike Hrvatske, te vozila koja se kreću tračnicama.

5.1.2. Popravljanje štete

Nakon što smo definirali pojma štete kao i pretpostavki koje se moraju ispuniti da bi treće oštećene osobe ostvarile pravo na naknadu štete počinjene upotrebom motornog vozila u prometu, potrebno je utvrditi i za koju sve štetu oštećena osoba ima pravo na naknadu temeljem zaključenog ugovoru o obveznom osiguranju od automobilske odgovornosti vlasnika, odnosno korisnika motornog vozila.

Prema odredbama Zakona o obveznim osiguranjima u prometu, vlasnik vozila je dužan sklopiti ugovor o osiguranju od odgovornosti za štetu koju uporabom vozila može nanijeti trećim osobama zbog smrti, tjelesne ozljede, narušenja zdravlja, uništenja ili oštećenja stvari.⁵⁰ Iz navedenih odredbi razvidno je da su osiguranjem od automobilske odgovornosti pokriveni rizici koji nastaju upotrebom motornog vozila, a koji imaju za posljedicu nadoknaditi štetu trećoj osobi nastalu uslijed:

- smrti,
- tjelesne ozljede,
- narušenja zdravlja,
- uništenja ili oštećenja stvari.

Iz navedenog, također slijedi da osiguranje od automobilske odgovornosti pokriva štetu na

- osobama i
- stvarima.

⁵⁰ Čl. 22., st. 1., Zakon o obveznim osiguranjima u prometu, Narodne novine br. 151/05, 36/09, 75/09, 75/13 i 152/14

Temeljem zaključenog ugovora o obveznom osiguranju od automobilske odgovornosti, oštećena treća soba ima pravo na naknadu imovinske štete kao štete na stvarima te pravo na naknadu neimovinske štete koja se odražava na osobi samog oštećenika.

Naknada imovinske i neimovinske štete samo je jedan od načina popravljanja štete, te Zakon o obveznim odnosima popravlanje štete dijeli na imovinsku i neimovinsku štetu.

Naknada imovinske štete

Kada govorimo o popravljanju imovinske štete možemo reći da je prvotni način uspostava prijašnjeg stanja, pa tek ako se prijašnje stanje ne može uspostaviti, odnosno ako se takva šteta ne otklanja u potpunosti, osoba koja je odgovorna za nastalu štetu, dužna je za ostatak štete dati naknadu u novcu. Naknada u novčanom iznosu dosudit će se samo u slučaju ako oštećenik to zahtjeva, a zbog okolnosti slučaja nije moguća upostava prijašnjeg stanja.

Kod imovinske štete smatra se da je obveza naknade štete dospjelom u trenutku nastanka štete. Tako, primjerice za imovinsku štetu na vozilu, u slučaju popravka vozila odgovorni osiguratelj je u obvezi nadoknaditi štetu po računu i šteta je dospjela od samog trenutka plaćanja računa. U slučaju kada oštećena osoba nije platila popravak vozila, jer popravak nije bio ekonomski isplativ niti tehnički izvediv, a radi se o nerepariranoj nenovčanoj materijalnoj šteti, obveza za osiguratelja na naknadu štete dopijeva tek od dana donošenja prvostupanjske presude, jer je tek danom donošenja presude utvrđena visina štete na vozilu.

Zakon o obveznim odnosima sadrži i odredbe o naknadi imovinske štete koja je vezana uz samu osobu, a koju je odgovorni osiguratelj temeljem ugovora o obveznom osiguranju od automobilske odgovornosti dužan nadoknaditi oštećenoj osobi. Tako Zakon priznaje imovinsku štetu onim osobama kojima je šteta nastala uslijed smrti oštećenika te takve osobe imaju pravo na naknadu imovinske štete za uobičajene troškove pogreba, troškove liječenja smrtno stradalog, pravo na izgubljenju zaradu uslijed nesposobnosti za rad i to do trenutka smrti, a naknada se dosuđuje jednokratno, a pravo na istu imaju i nasljednici umrle osobe.

Zakonodavac, također priznaje pravo na naknadu imovinske štete i samom oštećeno, u vidu troškova liječenja i drugih potrebnih troškova proizašlih uslijed zadobivenih ozljeda kao i troškova zbog nesposobnosti za rad za vrijeme liječenja.

Kao oblik popravljivanja štete Zakon o obveznim odnosima poznaje i naknadu štete u obliku novčane rente, koja predstavlja naknadu štete u novčanom iznosu koji nije poznat u vrijeme odlučivanja o zahtjevu oštećenog, a plaća se unaprijed u utvrđenim iznosima i razdobljima.⁵¹ Zakon o obveznim odnosima propisuje i iznimke kada se umjesto rente može tražiti jednokratni kapitalizirani iznos naknade štete.⁵²

Naknada imovinske štete u obliku rente određuje se u slučaju smrti, tjelesne ozljede ili oštećenja zdravlja, a plaća se doživotno ili za određeno vrijeme.⁵³ Zahtjev za naknadu štete u obliku rente može postaviti osoba koja je sama pretrpjela ozljede, odnosno neposredno oštećeni, ali i ona osoba koja uslijed navedenih okolnosti kao posredno oštećeni trpi štetu na svojoj imovini.

Zakon o obveznim odnosima je rentu kao oblik imovinske štete predvidio kao buduću štetu u vidu:

- izgubljenog uzdržavanja ili pomaganja
- gubitka zarade zbog potpune ili djelomične nesposobnosti za rad
- trajno povećanih potreba
- uništenja ili umanjenja mogućnosti daljnjeg razvijanja ili napredovanja.

Dakle, ona osoba koja je uzdržavana od poginule osobe ili ju je poginuli redovito pomagao, a i ona osoba koja je imala pravo zahtijevati uzdržavanje od poginulog, ima pravo na naknadu štete koju trpi gubitkom uzdržavanja, odnosno pomaganja. Takva osoba ima pravo na naknadu imovinske štete u vidu novčane rente koja se odmjerava uzimajući u obzir sve okolnosti slučaja s tim da iznos odmjerene rente ne može biti viši od onog koji bi oštećenik dobio od poginulog da je ostao živ.⁵⁴

U slučaju kada je u prometnoj nezgodi oštećena osoba koja trpi štetu u vidu izgubljene zarade uslijed potpune ili djelomične nesposobnosti za rad potrebno je utvrditi u čemu se sastoji izgubljena zarada, odnosno njegova nesposobnost, da li je i u kojoj mjeri nastupilo narušenje zdravlja, odnosno da li neposredno oštećeni može obavljati neke druge poslove, te ukoliko mu je preostala radna sposobnost za neke druge poslove onda oštećeni ne bi imao pravo na rentu za izgubljenu zaradu.

⁵¹ Čl. 1088., Zakon o obveznim odnosima, Narodne novine br. 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18, 126/21

⁵² Čl. 1088. st. 4 i st. 5., Zakon o obveznim odnosima, Narodne novine br. 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18, 126/21

⁵³ Čl. 1088. st. 1., Zakon o obveznim odnosima, Narodne novine br. 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18, 126/21

⁵⁴ Čl. 1094. st. 2., Zakon o obveznim odnosima, Narodne novine br. 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18, 126/21

Isto tako, postoji mogućnost da se kod osobe koja je u prometnoj nezgodi zadobila ozljede ili takva oštećenja javi trajno povećanje potreba koje se može odnositi na potrebu pojačane i specijalne prehrane u budućnosti, potrebu povećanih troškova za buduće liječenje, rehabilitaciju, potrebu tuđe pomoći i njega. Među češćim oblicima pojačane potrebe postoji potreba u vidu naknade za tuđu pomoć i njegu, koja predstavlja iznos koji oštećeni plaća drugim osobama koje mu pružaju pomoć u svakodnevnom životu za obavljanje određenih poslova koje oštećeni ne može samostalno obavljati zbog svog narušenog zdravstvenog stanja uzrokovanog prometnom nezgodom.

Nadalje, postoji i takav vid imovinske buduće štete koja se očituje u gubitku zarade, jer oštećeni uslijed zadobivenih povreda i narušenog zdravlja uslijed štetne radnje nije u mogućnosti ostvariti daljnje napredovanje ili razvijanje koje bi mu omogućilo bolja primanja. U svakom konkretnom slučaju oštećena osoba mora dokazati vjerojatnost da su mu zbog nastupa štetnog događaja njegove mogućnosti daljnjeg razvijanja i napredovanja uništene ili smanjene.

Popravljanje neimovinske štete

Za razliku od popravljanja imovinske štete koju smo prethodno opisali, neimovinsku štetu nije moguće popraviti povratom u prijašnje stanje, već se neimovinska šteta popravljiva kroz zadovoljenje odnosno satisfakciju. Prema samom sadržaju neimovinske štete razlikujemo dva oblika popravljanja štete, neimovinski koji se ogleda u moralnom zadovoljenju, odnosno nenovčanoj satisfakciji i imovinski koji se ogleda u novčanoj satisfakciji ili pravičnoj novčanoj naknadi.

a) Neimovinski oblici popravljanja neimovinske štete

Prvi neimovinski oblik popravljanja neimovinske štete ogleda se u činjenici prema kojoj svatko ima pravo zahtijevati od suda ili drugog nadležnog tijela da naredi prestanak radnje kojom se povređuje pravo njegove osobnosti i uklanjanje posljedica izazvanih tom radnjom.⁵⁵ Kada oštećeni navede neku radnju kao štetnu radnju koja je povrijedila njegovu osobnost, tada je na sudu ili na nadležnom tijelu da utvrde da štetnik njome vrijeđa pravo osobnosti oštećenika.

Drugi oblik neimovinskog popravljanja neimovinske štete je kada oštećenik zahtjeva objavljivanje presude, odnosno ispravka, povlačenje izjave kojom je povreda učinjena, ili što drugo čime se može ostvariti svrha koja se postiže pravičnom novčanom naknadom, a sve to na trošak štetnika.⁵⁶ Dakle

⁵⁵ Čl. 1099., Zakon o obveznim odnosima, Narodne novine br. 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18, 126/21

⁵⁶ Čl. 1099. Zakon o obveznim odnosima, Narodne novine br. 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18, 126/21

oštećeni takvim postupanjem zahtjeva moralnu satisfakciju. Nabrojani oblici neimovinskog popravljjanja neimovinske štete u zakonu nisu taksativno određeni, već je oštećenom ostavljena mogućnost da sam izabere određeno ponašanje odgovorne osobe uslijed kojeg će doći do njegovog zadovoljenja i upravo ta mogućnost izbora predstavlja specifičnost ovog vida naknade štete.

b) Popravljanje neimovinske štete novčanom naknadom

Novčanom satisfakcijom ili pravičnom novčanom naknadom možemo oštećenom osigurati da na neki način lakše podnese oporavak od duševnog stanja izazvanog povredom. Novčana naknada samo na neki način umanjuje štetne posljedice, no ne može ih u potpunosti nadoknaditi. Za određivanje naknade neimovinske štete postoje dvije metode i to subjektivna i objektivna i prilikom odmjeravanja pravične novčane naknade najčešće se koriste obje metode, jer jedino na taj način postoji mogućnost da dosuđena naknada bude primjerena i pravična. Prilikom odmjeravanja pravične novčane naknade objektivna metoda uzima u obzir uobičajenost sličnih situacija, dok subjektivna metoda prilikom utvrđenja uzima u obzir sve okolnosti i specifičnosti pojedinog slučaja.

Prilikom odlučivanja da li je zahtjev oštećenika za pravičnom novčanom naknadom neimovinske štete opravdan sud mora voditi računa i o tome da li je oštećenik i u kojoj mjeri doprinio nastanku te štete i njezinoj visini. Pri tome će sud prilikom odlučivanja o visini pravične novčane naknade, voditi računa o jačini i trajanju povredom izazvanih fizičkih i duševnih boli te straha, cilju kojemu služi ta naknada, ali i tome da se njome ne pogoduje težnjama koje nisu spojive s njezinom naravi i društvenom svrhom.⁵⁷

Sud pravičnu novčana naknada neimovinske štete u pravilu dosuđuje u jednokratnom iznosu, no u onim slučajevima u kojima je izvjesno da će posljedice povrede prava osobnosti trajati i u budućnosti sud će na zahtjev oštećenika dosuditi naknadu i u obliku rente. Ali to ne bi značilo da se oštećeniku priznalo pravo na dvije odvojene naknade tj. jedna za postojeću, druga za buduću štetu, već bi to značilo da neimovinska šteta predstavlja jednu štetu za koju se određuje jedan iznos naknade pri čemu se u obzir uzima njezino trajanje i do donošenja presude i u budućnosti. Dakle, buduća neimovinska šteta se u pravilu procjenjuje kao jedinstvena šteta, no postoji stav sudske prakse da se naknada buduće neimovinske štete u opravdanim slučajevima može ostvariti u vidu novčane rente. Na osnovu izloženog možemo reći da se naknada buduće neimovinske štete ostvaruje jednokratno, a samo u iznimnim i u opravdanim slučajevima u obliku novčane rente.

⁵⁷ Čl. 1100. st. 2. Zakona o obveznim odnosima, Narodne novine br. 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18, 126/21

Pravo na pravičnu novčanu naknadu u pravilu ima samo neposredno oštećeni, dakle ona osoba na koju je usmjerena štetna radnja. No, u određenim slučajevima pravo na pravičnu novčanu naknadu imaju i posredno oštećenima. I to u slučaju smrti ili osobito teškog invaliditeta neke osobe, pravo na pravičnu novčanu naknadu neimovinske štete imaju i članovi njezine uže obitelji, u koju se ubrajaju bračni drug, djeca i roditelji, a iznimno to pravo imaju i braća i sestre, djedovi i bake, unučad te izvanbračni drug usmrćene ili ozlijeđene osobe, ako je između njih i usmrćenog ili ozlijeđenog postojala trajnija zajednica života. Roditelji također imaju pravo na pravičnu novčanu naknadu u slučaju gubitka začetog, a nerođenog djeteta.

5.2. Postupak ostvarivanja prava na naknadu štete i rješavanje šteta

Temeljno pravo treće oštećene osobe prema osiguratelju je pravo na naknadu štete koju je pretrpjela od motornog vozila u pogonu. Bitno je sam postupak naknade štete provesti kvalitetno i bez odugovlačenja kako bi treće oštećene osobe što prije ostvarile svoje pravo na naknadu štete. Sam postupak obrade štete mora biti utemeljen na zakonu i pravilima struke. Svoje pravo na naknadu štete oštećena osoba može pokušati ostvariti na dva načina, podnošenjem odštetnog zahtjeva pred osigurateljem što nazivamo izvansudskim postupkom te podnošenjem tužbe kojom se pokreće parnični postupak što nazivamo sudskim postupkom. Treća oštećena osoba sama može birati da li će podnijeti odštetni zahtjev osiguratelju ili će protiv osiguratelja podnijeti tužbu na sudu.

5.2.1. Postupak naknade štete pred osigurateljem

Postupak naknade štete pred osigurateljem započinje podnošenjem odštetnog zahtjeva koji predstavlja obavijest osiguratelju kao dužniku o nastanku osiguranog slučaja temeljem kojeg treća oštećena osoba ima pravo na naknadu štete. Postupak naknade štete pred osigurateljem je postupak obrade odštetnog zahtjeva koji nije reguliran zakonom (osim u onom dijelu koji se tiče postupanja unutar propisanih rokova) već sami osiguratelji svojim internim aktima, pravilnicima, uputama i sl. uređuju način postupanja u obradi i rješavanju štete. Propisi iz područja obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti ne propisuju u kojem roku oštećena osoba mora podnijeti odštetni zahtjev odnosno prijaviti štetu, a prijava štete predstavlja akt oštećenog kojim pokreće izvansudski postupak naknade štete. Cilj prijave štete je da se omogući osiguratelju da se upozna s nastalim štetnim događajem za koji bi on mogao biti odgovoran i da mu se omogući utvrđivanje eventualne odgovornosti kao i iznosa nastale štete. Da bi se postupak prijave i obrade odštetnog zahtjeva korektno proveo potrebno je da štetnik odnosno ugovaratelj osiguranja obavijesti svog osiguratelja o

nastupu osiguranog slučaja i to u zakonom ostavljenom roku od tri dana. No, često se događa da štetnik ne prijavi nastanak osiguranog slučaja te se potom osiguratelji pozivaju na to da im osiguranik nije prijavio nastanak štetnog događaja što sve dovodi do odugovlačenja rješavanja odštetnih zahtjeva, a samim tim i do probijanja rokova u kojim se odštetni zahtjevi moraju riješiti.

Zakonski propisi ne određuju trenutak u kojem se dogodio osiguran slučaj. Da bi osigurani slučaj nastao potrebno je da treća oštećena osoba traži naknadu štete.⁵⁸ Oštećena osoba ima vremena za prijavu štetnog događaja sve do završetka tijeka zastarnog roka, no poželjno je da oštećeni čim prije prijavi osiguratelju nastanak štetnog događaja, jer je potrebno utvrditi određene činjenice, a one će se najbolje utvrditi neposredno nakon nastanka štetnog događaja.

Nakon što oštećeni prijavi nastup osiguranog slučaja započinje postupak obrade odštetnog zahtjeva kojeg provodi osiguratelj kako bi utvrdio osnovanost i visinu odštetnog zahtjeva te obvezu isplate štete odnosno osiguranine osiguraniku, korisniku osiguranja ili oštećeniku. Postupku naknade štete kod osiguratelja mora biti brz i ekonomičan i u stanju da oštećenicima omogući brzo dobivanje naknade štete u skladu s propisima o osiguranju. Osobe koje sudjeluju u postupku obrade odštetnih zahtjeva nazivamo likvidatorima koji moraju imati pravničku naobrazbu jer donose odluke o osnovanosti i visini odštetnog zahtjeva odnosno odluke da je odštetni zahtjev neosnovan. Likvidatori moraju imati kvalitete sudaca jer im je i sam zadatak isti, a to je realizirati pravo na naknadu štete koju trpi oštećeni.

Postupak obrade štete započinje podnošenjem odštetnog zahtjeva kojeg oštećena osoba može podnijeti neposredno u poslovnici osiguratelja ili običnom poštom, a mogu i putem web servisa, e-maila ili kontakt centra. Oštećena osoba uz odštetni zahtjev mora priložiti i dokaze kojima će dokazati opravdanost svojih zahtjeva po osnovi, a i visini. Oštećeni mora dokazati da se šteta dogodila, da je štetnik osiguranik odgovornog osiguratelja, da je štetnik kriv ili da je odgovoran za štetu, visinu nastale štete, uzročnu vezu između štetne radnje i štete itd.

Uz odštetni zahtjev oštećeni mora dostaviti dokaz kojim dokazuje osnovanost svog odštetnog zahtjeva, odnosno mora dokumentirati temelj odgovornosti štetnika odnosno osiguranika, jer podnošenje nedokumentiranog odštetnog zahtjeva prisilit će osiguratelja da donese negativno rješenje zbog pomanjkanja dokaza.

Oštećeni će odgovornost štetnika pokušati dokazati pozivajući se na policijsko izvješće. No, dosadašnja praksa je pokazala da policija ne daje oštećenom izvješće koje je sačinjeno na mjestu nezgode, već mu daje samo podatke o prometnoj nezgodi i njenim sudionicima. Razlog takvog postupanja stoji u Zakonu o obveznim osiguranjima u prometu koji propisuje da su tijela koja su

⁵⁸ Čl. 964., st. 1., Zakon o obveznim odnosima, Narodne novine br. 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18, 126/21

ovlaštena za nadzor u prometu i druga nadležna tijela koja vode postupak u povodu prometne nezgode, odnosno koja raspolažu podacima vezanim za prometnu nezgodu (zdravstvene ustanove, zavodi koji obavljaju poslove zdravstvenog, mirovinskog ili invalidskog osiguranja i druga tijela) dužna omogućiti društvima za osiguranje odnosno HUU-u pristup podacima o prometnoj nezgodi potrebnim za rješavanje odštetnog zahtjeva.⁵⁹

5.2.1.1. Postupanje osiguratelja po zaprimljenom odštetnom zahtjevu

Kada osiguratelj primi odštetni zahtjev od oštećenog započinje postupak rješavanja odštetnog zahtjeva. Taj postupak, kako smo već spomenuli nije reguliran zakonom već sami osiguratelji svojim internim aktima, pravilnicima, uputama i sl. uređuju način postupanja u obradi i rješavanju štete. Obrada odštetnog zahtjeva je postupak kojeg nakon što oštećeni prijavi nastup osiguranog slučaja provodi osiguratelj kako bi utvrdio osnovanost i visinu odštetnog zahtjeva te obvezu isplate štete osiguraniku odnosno oštećeniku. Postupak obrade štete započinje podnošenjem odštetnog zahtjeva od strane oštećenika. Oštećena osoba odštetni zahtjev može podnijeti neposredno u poslovnicu osiguratelja ili običnom poštom, a mogu i putem web servisa, e-maila ili kontakt centra. Oštećena osoba uz odštetni zahtjev mora priložiti i dokaze kojim će dokazati opravdanost svog zahtjeva po osnovu i visini. Oštećena osoba mora dokazati da se šteta dogodila, da je štetnik osiguranik odgovornog osiguratelja, da je štetnik kriv ili da je odgovoran za štetu, visinu nastale štete, uzročnu veze između štetne radnje i štete itd.

Dokumentiranje odštetnog zahtjeva povezano je s početkom tijeka kamata u kojem osiguratelj mora riješiti odštetni zahtjev jer podnošenje nedokumentiranog odštetnog zahtjeva prisilit će osiguratelja da donese negativno rješenje zbog pomanjkanja dokaza. Prilikom obrade odštetnog zahtjeva osiguratelj se prema oštećenom mora ponašati prijateljski kao prema partneru, ne sitničariti, ne otežavati mu položaj te pokazati mu razumijevanje za njegovu nastalu situaciju. Po zaprimanju odštetnog zahtjeva osiguratelj će prvenstveno utvrditi postoji li valjana osigurateljna garancija, odnosno utvrdit će da li je štetnik njegov osiguranik i ima li valjano osigurateljno pokriće. Tek kada osiguratelj utvrdi da postoji osigurateljno pokriće započet će postupak prikupljanja dokaza o osnovi odgovornosti njegovog osiguranika i o obimu i visini štete treće oštećene osobe.

⁵⁹ Čl. 7., Zakon o obveznim osiguranjima u prometu, Narodne novine br. 151/05, 36/09, 75/09, 76/13 i 152/14

Obradi odštetnog zahtjeva osiguratelji ne bi smijeli biti pasivni, što često puta jesu, već obradi odštenog zahtjeva moraju pristupiti aktivno odnosno moraju se samoinicijativno uključiti u prikupljanje dokumentacije o štetnom događaju i nastojati odštetni zahtjev obraditi u zato predviđenom roku, a ne čekati da sve dokaze prikupi oštećena osoba. U takvom postupanju pomažu im propisi koji obvezuju državna i druga tijela da osigurateljima daju potrebne dokumente odnosno omogućće pristup dokumentaciji vezanoj uz nastalu prometnu nezgodu.⁶⁰

Jedan od značajnih dokaza u postupku obrade odštetnih zahtjeva prilikom utvrđivanja odgovornosti štetnika odnosno osiguranika je svakako policijsko izvješće o prometnoj nezgodi kojim će oštećeni svakako pokušati dokazati odgovornost štetnika. Dosadašnja praksa je pokazala da policija ne daje oštećenom izvješće koje je sastavljeno na mjestu nezgode, već oštećenom daje samo podatke o prometnoj nezgodi i sudionicima.

Osiguratelji prilikom utvrđivanja odgovornosti za štetu uzimaju policijsko izvješće o nezgodi kao temeljni dokaz na kojem temelje svoju odluku. No, često se dogodi da to policijsko izvješće nije već je i ono samo jedan od dokaza koji se koristi u obradi odštetnih zahtjeva i utvrđivanja odgovornosti, ali i dalje je u praksi jedan od najvažnijih dokaza o odgovornosti za nezgodu. Sve češće se javljaju slučajevi u kojima osiguratelji odbijaju obraditi i isplatiti odštetni zahtjev ako nije uredovala policija ili neko drugo ovlašteno tijelo i time oštećenog dovodi u vrlo težak položaj i na taj način odugovlače sam postupak obrade odštetnog zahtjeva. Slična situacija je i sa rješenjem suda za prekršaje kojim se rješava pitanje odgovornosti štetnika za prekršaj ali ne i odgovornost za prometnu nezgodu te se rješenje suda za prekršaj nikako ne može uzeti kao osnov za utvrđivanje odgovornosti za štetu. Nažalost osiguratelji još uvijek, za donošenje konačne odluke o opravdanosti odštetnog zahtjeva čekaju pravomoćnost rješenja suda za prekršaj. Što se tiče postojanja kaznenog djela i osuđujuće presude kaznenog suda i osiguratelj i građanski sud su vezani osuđujućom presudom iz razloga jer ne mora značiti da je štetnik odnosno osiguranik koji je proglašen krivim u kaznenom postupku isključivo odgovoran za nastalu štetu. To sve iz razloga jer je građansko - pravna odgovornost šira od kazneno - pravne odgovornosti. Postoji mogućnost doprinosa oštećenika nastanku štetnog događaja kao i nastanku vlastitih štetnih posljedica, a postoji i mogućnost podjeljene odgovornosti. Primjerice u situaciji kada oštećeni nije vezan sigurnosnim pojasom, prekomjerna brzina i sl. osuđujuća kaznena presuda uvelike olakšava i pomaže oštećeniku u rješavanju odštetnog zahtjeva, a i odgovornom osiguratelju.

⁶⁰ čl. 7., Zakon o obveznim osiguranjima u prometu, Narodne novine br. 151/05, 36/09, 75/09, 76/13 i 152/14

Jedno od bitnih dokaza za utvrđivanje obveze osiguratelja je i Europsko izvješće o nezgodi. Osiguratelji iz nekih Europskih zemalja izradili su dokument koji će se formirati odmah nakon nezgode i u koji će se unositi podaci o sudionicima nezgode, podaci o vozilu i vlasniku, podaci o osiguratelju, podaci o kretanju vozila s eventualnom skicom nastanka nezgode te označavanje dijelova automobila na kojemu je nastala šteta.

U početku se obrazac popunjavao na dragovoljnoj osnovi i uz potpis oba sudionika nezgode. Na obrascu je bio naznačeno da potpis na obrascu ne znači priznavanje krivnje za nezgodu. Takve obrasce su prvi počeli primjenjivati osiguratelji u Francuskoj te su se potom proširili i na ostale zemlje. Potaknuti dobrim iskustvom Europska Krovna udruga osiguratelja izradila je jednoobrazni formular pod nazivom Europsko izvješće o nezgodi s preporukom da ga osiguratelji predaju svojim osiguranicima zajedno sa policom osiguranja. Obrazac se sastoji od dva primjerka, tekst je podijeljen na dva dijela i jedan ispunjava vozač A, a drugi vozač B. Obrazac potpisuju oba vozača i svaki dobiva po jedan obrazac. Obrazac se može popuniti i na nekom drugom jeziku te je kao takav postao koristan i kod nezgoda s inozemnim vozilima. Hrvatski zakon o osiguranju iz 1994. godine obvezao je osiguratelje da obrazac predaju svojim osiguranicima, a vozače da ga nose u vozilu i ispune u slučaju prometne nezgode. Zakonom je određeno da se obrazac Europskog izvješća može koristiti i kao prijava štetnog događaja i kao odštetni zahtjev.

Među dokaznim sredstvima također treba istaknuti izjavu osiguranika koji je nužno svjedok prometne nezgode no njegova izjava ne može biti presudna u rješavanju odštetnog zahtjeva jer su vrlo često takve izjave nepouzdana jer osiguranici često puta imaju drugačije viđenje činjenica, u strahu su od gubitka bonusa, straha od plaćanja novčane kazne za prekršaj i sl. Stoga se izjava svjedoka mora promatrati kao jedan od dokaza i treba je ocjenjivati u okvirima cjelokupno utvrđenog činjeničnog stanja. Isto tako bilo bi neprimjereno postupanje osiguratelja kada ne bi udovoljio odštetnom zahtjevu jer nedostaje izjava osiguranika. No često puta osiguratelji ne žele utvrditi svoju odgovornost pozivajući se na činjenicu nepostojanja izjave osiguranika.

Među dokumentacijom koja je gotovo uvijek potrebna za rješavanje odštetnog zahtjeva svakako je i vještački nalaz u pogledu glade štete na stvarima ili pak glade ozljeda, njihove prirode i posljedica. Poznata je činjenica da osiguratelji imaju svoje vještake, no objektivnosti radi i oštećenome je dozvoljeno uzeti svoga vještaka. Tako Zakon o obveznim osiguranjima u prometu u odredbi čl. 12. st. 5. određuje pravo oštećenom da u postupku pred odgovornim osigurateljem priloži nalaz i mišljenje neovisnog vještaka kojeg je osobno izabrao. No, ovo pravo je ograničeno samo za slučaj neimovinske štete.

5.2.1.2. Donošenje odluke o odštetnom zahtjevu

Nakon što se provede dokazni postupak u pogledu podnesenog odštetnog zahtjeva i nakon što se utvrdi činjenično stanje slijedi postupak donošenja odluke o odštetnom zahtjevu. U odluci mora biti jasno izražen stav o odgovornosti osiguratelja te o opsegu i visini naknade. Prilikom odlučivanja o odštetnom zahtjevu osiguratelj može donijeti pozitivnu odluku kojom priznaje odštetni zahtjev ili negativnu odluku kojom potpuno ili djelomično odbija odštetni zahtjev. U slučaju pozitivne odluke osiguratelj će oštećenom poslati obrazloženu ponudu naknade štete i ako oštećeni prihvati ponudu osiguratelj će predložiti potpis nagodbe ili će kod manje zahtjevnih slučajeva oštećenome dati na potpis izjavu o namirenju.

5.2.1.3. Izvansudska nagodba o naknadi štete

U postupku odlučivanja o zahtjevu za naknadu štete oštećeni ne mora prihvatiti ponudu osiguratelja. Oštećeni može ponudu prihvatiti i ako je prihvati onda slijedi sklapanje izvansudske nagodbe, a može ponudu i odbiti nakon čega slijedi pokretanje parničnog postupka protiv osiguratelja. Oštećeni i osiguratelj mogu dakle, pitanje odštete riješiti tzv. izvansudskom nagodbom odnosno sporazumom o naknadi štete. Izvansudska nagodba je dvostrano obvezni ugovor između osoba među kojima postoji spor ili neizvjesnost o nekom pravnom odnosu, kojim onda one taj spor prekidaju ili neizvjesnost otklanjaju i određuju svoja uzajamna prava i obveze. Ugovorni partneri su osiguratelj i oštećeni. Do prekida spora ili uklanjanja neizvjesnosti dolazi uzajamnim popuštanjem. Uzajamno popuštanje je dakle, bitna karakteristika ugovora o nagodbi. Izvansudska nagodba može se odnositi i na pravni odnos koji je sporan ili neizvjestan, a povodom kojega teče sudski spor, iako je uobičajeno da se sklapa prije pokretanja sudskog spora. Njezinim sklapanjem isključuje se potreba daljnjeg vođenja spora. Popuštanje stranaka se može odnositi na to da jedna strana djelomično ili potpuno prizna zahtjev protivne strane, može se odreći od nekog zahtjeva ili da uzima na sebe neke nove obveze, da umanji ili da se odrekne od kamata, ili da ugovori obročnu isplate i sl. Stranke ne moraju popuštati u jednakim dijelovima, popuštanje jedne strane može biti i simbolično.

Ugovor o nagodbi prema hrvatskom pravu ne mora biti u pisanom obliku, iako se u praksi redovito ugovara u pisanom obliku radi osiguranja sigurnosti i izbjegavanja budućih nesporazuma. Svakako je poželjno da bude koncipirana na jasan i razumljiv način. Potrebno je da bude naznačen datum sklapanja, naznaku stranaka, datum nastanka štetnog događaja, iznos na koji se nagodba sklapa o

sveukupnoj ili samo nekim oblicima štete, rok kao i način isplate. U tekst nagodbe, osiguratelj u pravilu unose i klauzulu o odricanju oštećenog od daljnjih zahtjeva po vidovima štete o kojima se sklapa nagodba.

Osiguratelj često takvu odredbu stavlja u svoje obrasce pa bi bilo korektno da prije potpisivanja sadržaj naveden u obrascu razrade sa oštećenim, posebice u dijelu koji se odnosi na odricanje od budućih zahtjeva.

Stranke mogu sklopiti nagodbu i za buduću štetu, ali onda strankama štetne posljedice moraju biti poznate ili bar moraju biti predvidive u trenutku potpisivanja nagodbe.

Ukoliko je prilikom sklapanja nagodbe, jedna strana kod druge izazvala zabludu ili ju je održala u zabludi s nakanom da je time navede na sklapanje nagodbe, druga strana može tražiti poništenje ugovora o nagodbi čak ako zabluda i nije bitna.

Izvansudska nagodba stvara među strankama novi odnos. Ona nije izvršna isprava, ali stranke mogu tražiti sudskim putem izvršenje obveza iz ugovora o nagodbi.

5.2.1.4. Izjava o namirenju

Od izvansudske nagodbe treba razlikovati izjavu o namirenju koja je jednostrani pravni akt oštećenika, kojim on izjavljuje da je primitkom određenog iznosa naknade od osiguratelja namiren njegov odštetni zahtjev djelomično ili u cijelosti. Izjavom o namirenju okončava se određena pravna nesigurnost. Kod izjave o namirenju nema uzajamnog popuštanja. Izjava o namirenju osiguratelju je dokaz da je neki odštetni zahtjev riješen. Oblik i sadržaj izjave o namirenju formulira osiguratelj. Osiguratelj u izjavu o namirenju unose klauzulu kojom oštećeni izjavljuje da su njegova potraživanja namirena.

U slučaju negativne odluke kojom se odštetni zahtjev odbija u cijelosti kada odštetni zahtjev nije osnovan, ili djelomično kada je sporna samo visina naknade ili visina i opseg naknade štete, bitno je da odluka o odštetnom zahtjevu sadrži i detaljno obrazloženje na temelju kojih dokaza i činjenica je utvrđeno da je odštetni zahtjev u potpunosti ili djelomično neosnovan. Ukoliko osiguranik smatra da odštetni zahtjev nije osnovan bilo u potpunosti ili djelomično dužan je u odluci oštećeniku to objasniti na način da on shvati kako je takav stav osiguratelja ispravan, a ne paušalan i ishitren. Obrazloženje odluke o odštetnom zahtjevu je zakonska obveza prema kojoj je propisano da je osiguratelj u propisanom roku dužan podnositelju zahtjeva dostaviti obrazloženu ponudu za naknadu štete, ako su

odgovornost za naknadu štete te visina štete nesporne, odnosno utemeljeni odgovor na sve točke iz odštetnog zahtjeva u slučaju kad su odgovornost za naknadu štete ili visina štete sporne.⁶¹

Odluka o odštetnom zahtjevu mora u konačnosti sadržavati i uputu o mogućnosti oštećenog na ulaganje prigovora odnosno pritužbi na odluku o odštetnom zahtjevu. Za podnošenje prigovora odnosno pritužbi rokovi nisu propisani zakonom već ih sami osiguratelji određuju u svojim internim aktima, a uobičajeno je da oni iznose 15 dana od dana dostave odluke o odštetnom zahtjevu.

5.2.2. Sudski postupak naknade štete

Ako oštećeni svoje pravo na naknadu štete nije ostvario u izvansudskom postupku jer se sa osigurateljem nije uspio dogovoriti u pogledu osnove ili visine odštete, ne preostaje mu ništa drugo nego da pokrene sudski postupak za naknadu štete. Oštećena osoba može pokrenuti sudski postupak i bez da je prije pokušala to svoje pravo na naknadu štete ostvariti u izvansudskom postupku pred osigurateljem. No, ne može pokrenuti sudski postupak ako je pokrenula izvansudski postupak sve dok ne proteknu rokovi za odlučivanje o njegovom zahtjevu kojeg je oštećena osoba podnijela osiguratelju, a ako je tužba podnesena prije isteka predviđenih rokova takva tužba će se smatrati preuranjenom. Oštećena osoba se na pokretanje sudskog postupka najčešće odlučuje kada osiguratelj ne prihvati njegov odštetni zahtjev ili ga ne prihvati u onom opsegu koji bi za oštećenog bio zadovoljavajući.

Tužba se podnosi sudu u točno određenoj formi sa točno određenim podacima o tužitelju i tuženiku. Tužitelj u tužbi navodi svoje glavno potraživanje, ali i sporedna potraživanja, koji se najčešće odnosi na zakonske zatezne kamate, kratak opis štetnog događaja kao i dokaze koje predlaže i kojim potkrepljuje činjenične navode tužbe. Neurednu tužbu, odnosno tužbu koja ne sadrži sve potrebne elemente sud će vratiti tužitelju na ispravak. Nakon što sud zaprimi tužbu i utvrdi da je ona koncipirana na način da je po njoj moguće postupiti dostavit će je tuženiku pozivajući ga da u ostavljenom roku podnese svoj odgovor na tužbu.

U odgovoru na tužbu, tuženici (osiguratelji) često iznose razne prigovore, predlažu razne dokaze često predlažu izvođenje nepotrebnih dokaza što sve dovodi do dugotrajnih i iscrpljujućih postupaka koji ponekad traju i više od desetak godina. Tijekom parničnog postupka osiguratelji stalno ističu nove prijedloge i dokaze što bude vrlo iscrpljujuće za oštećenog koji u konačnosti pristaje na nagodbu koju je osiguratelj ponudio u dosta manjem iznosu od realnog, a sve iz razloga jer su iscrpljeni

⁶¹ Čl. 12. st.1., Zakon o obveznim osiguranjima u prometu, Narodne novine br. 151/05, 36/09, 75/09, 76/13 i 152/14

dugotrajnim parničanjem i žele što prije doći do naknade pa i u manjem iznosu već još godinama čekati na okončanje postupka i na svoju naknadu.

Kada se u parničnom postupku utvrđuje odgovornost bitno je utvrditi da li se odgovara po principu krivnje ili se odgovara po principu objektivne odgovornosti. Kada se odgovara po principu krivnje oštećeni mora dokazati krivnju štetnika pa na tu okolnost predlaže razne dokaze, najčešće se predlaže izvođenje dokaza prometnim vještačenjem na okolnost dinamike nastanka prometne nezgode na čiji nalaz stranke najčešće ulažu prigovore što dovodi do odugovlačenja postupka. Osiguratelji ističu i razne prigovore kada se odgovara po principu objektivne odgovornosti kojom se štite treće oštećene osobe kada ističu prigovore da oštećeni nije bio vezan sigurnosnim pojasom pa je takvim postupanjem doprinio nastanku štetnog događaja kao i nastanku vlastitih štetnih posljedica.

Na okolnost visine tužbenog zahtjeva izvodi se dokaz medicinskim vještačenjem no često se onda vodi rasprava o izboru osobe vještaka kao i koji specijalisti liječnici vještaci će vještačiti. Prilikom izvođenja dokaza medicinskim vještačenjem potrebno je izvršiti uvid u originalnu medicinsku dokumentaciju kao i u cjelokupni zdravstveni karton oštećenog, a radi usporedbe i razgraničenja ozljeda od ranijih eventualnih ozljeda i raznih bolesti. Izvođenju takvih dokaza tuženici odnosno oštećeni često se protive, no danas je prevladava praksa da je nužno pregledati zdravstveni karton kako bi se razgraničile ozljede iz prometne nezgode od drugih ozljeda i bolesti.

Postupak pred prvostupanjskim sudom najčešće završava donošenjem sudske odluke o tužbenom zahtjevu kojom potpuno ili djelomično usvaja tužbeni zahtjev tužitelja ili ga odbija u potpunosti ili djelomično. Stranka koja je nezadovoljna odlukom prvostupanjskog suda ima pravo žalbe o kojoj odlučuje viši sud. U žalbenom postupku nije dozvoljeno iznositi nove dokaze i činjenice. Jedino u situaciji kada je prvostupanjska odluka već jednom ukinuta, viši sud zakazat će raspravu i raspraviti će sporne činjenice, a ne ponovno predmet povodom žalbe vratiti prvostupanjskom sudu na ponovno suđenje. Ovu odredbu zakonodavac je uveo s ciljem što bržeg okončanja postupka i izbjegavanja nepotrebnog parničanja.

5.3. Sredstva zaštite trećih oštećenih osoba

Da bi obvezno osiguranje od automobilske odgovornosti u potpunosti ispunilo svoju svrhu, a to jest zaštita trećih oštećenih osoba, bilo je potrebno uvesti i određena sredstva (mehanizme) oštećenikove zaštite koja će omogućiti da se ta svrha, odnosno zaštita ostvari. Stoga ćemo u ovom poglavlju obraditi određena sredstva oštećenikove zaštite i ukazati na njihove prednosti i nedostatke.

5.3.1. Pravo treće oštećene osobe na izravan zahtjev prema osiguratelju

Treća oštećena osoba bez obzira što nije stranka ugovora o osiguranju ima pravo da direktnom tužbom potražuj naknadu pretrpljene štete od osiguratelja. To neposredno pravo oštećenog propisano je i u našem zakonodavstvu koji propisuje da treća oštećena osoba kod osiguranja od automobilske odgovornosti ima izravno pravo prema osiguratelju odgovorne osobe na naknadu štete.⁶² Da nema ove zakonske odredbe o pravu oštećenog na izravan zahtjev, a što obuhvaća odštetni zahtjev u izvansudskom postupku i tužbu u parnici pred nadležnim sudom, oštećeni ne bi mogao tražiti naknadu štete od osiguratelja već isključivo od štetnika koji mu je štetu prouzročio.

Direktni zahtjev odnosno direktna tužba je pravo treće oštećene osobe kojoj je prouzrokovana šteta upotrebom motornog vozila, da zahtjeva naknadu štete neposredno od osiguratelja kod kojeg je osoba koja je odgovorna za štetu bila osigurana. Bit direktnog zahtjeva se ogleda u tome što oštećeni ima direktno pravo na naknadu štete od osiguratelja te se na taj način između oštećenog i osiguratelja uspostavlja odnos između povjerenika i dužnika.

Oštećenik svoje izravno pravo može koristiti u obliku neformalnog zahtjeva za naknadu štete koji upućuje osiguratelju koji ga potom obrađuje po svojim vlastitim pravilima postupanja i u zakonom propisanim rokovima. Poštivanje zakonom propisanih rokova od velike je važnosti za zaštitu oštećenih osoba jer uslijed poštivanja propisanih rokova oštećena osoba će u razumnom roku ostvariti svoje pravo na naknadu prouzrokovane štete. Pored neformalnog zahtjeva oštećena osoba svoje izravno pravo može koristiti u obliku izravne tužbe kojom oštećeni, u slučaju da nije zadovoljan obradom zahtjeva za naknadu štete od strane osiguratelja, pokreće parnični postupak za naknadu štete. Razlozi nezadovoljstva na strani oštećenika mogu biti u sporosti obrade odštetnog zahtjeva kao i u visini utvrđene naknade štete.

Da bi oštećena treća osoba ostvarila pravo na podnošenje izravnog zahtjeva potrebno je da su ispunjene pretpostavke odgovornosti za štetu osiguranika kao i da postoji valjano osigurateljno pokriće. Razlozi koji opravdavaju postojanje izravnog prava prema osiguratelju je da se ubrza postupak naknade oštećene osobe koja se na taj način neće morati prvotno namiriti od štetnika koji recimo može biti financijski nesposoban za podmirenje prouzrokovane štete, može biti bliska osoba oštećeniku što bi spriječavalo oštećenika u ostvarivanju njegova prava.

⁶² čl. 965. st. 1., Zakon o obveznim odnosima, Narodne novine br. 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18, 126/21

U pogledu zastarjelosti neposrednog zahtjeva za naknadu štete možemo reći da neposredni zahtjev treće oštećene osobe prema osiguratelju zastarijeva za isto vrijeme za koje zastarijeva njegov zahtjev prema osiguraniku odgovornom za štetu.⁶³ Zakon o obveznim odnosima nije ništa predvidio u pogledu tijeka zastarjelosti neposrednog zahtjeva te se primjenjuju odredbe navedenog Zakona prema kojem rok zastare počinje teći od dana kada je oštećeni saznao za štetu i osobu koja je štetu prouzrokovala. Ako bi se dogodilo da oštećeni u isto vrijeme ne sazna za štetu i za štetnika onda bi se u tom slučaju početak tijeka zastare računao kada se ostvari i drugi uvjet potreban za računanje tijeka zastare.

5.3.2. Isticanje prigovora oštećenoj osobi

Obzirom je zakonodavac trećoj oštećenoj osobi priznao pravo na podnošenje izravnog zahtjeva prema osiguratelju, taj zahtjev ne bi imao velikog učinka ukoliko bi osiguratelj mogao isticati razne prigovore. Ukoliko oštećena osoba podnese odštetni zahtjev neposredno odgovornom osiguratelju, u odgovoru na takav zahtjev odgovorni osiguratelj ne može isticati prigovore koje bi na temelju zakona ili ugovora o osiguranju mogao istaknuti prema osiguranoj osobi zbog nepridržavanja zakona ili ugovora o osiguranju.⁶⁴ Isto tako i Zakon o obveznim odnosima u svojim odredbama propisuje da osiguratelj ne može oštećenom isticati prigovore koje bi inače mogao istaći osiguraniku na temelju ugovora o osiguranju, a na temelju činjenica koje su se dogodile nakon sklapanja ugovora o osiguranju. Tako bi se moglo reći da ne bi mogao istaći prigovor gubitka prava iz osiguranja zbog nekih od razloga gubitka prava koji su taksativno navedeni u članku 24. Zakona o obveznim osiguranjima u prometu,⁶⁵ ili prestanka ugovora zbog neplaćanja dospjele premije ili prigovor da

⁶³ Čl. 234., st. 5., Zakon o obveznim odnosima, Narodne novine br. 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18, 126/21

⁶⁴ Čl. 11. st. 2., Zakon o obveznim osiguranjima u prometu, Narodne novine br. 151/05, 36/09, 75/09, 76/13 i 152/14

⁶⁵ Čl. 24., st. 1., toč. 1. do 6. Zakona o obveznim osiguranjima u prometu propisuje da osigurana osoba gubi prava iz osiguranja:

- ako vozač nije koristio vozilo u svrhu kojoj je namjenjeno,
- ako vozač nije imao važeću vozačku dozvolu odgovarajuće vrste ili kategorije, osim ako je za vrijeme poduke iz vožnje vozilom upravljao kandidat za vozača motornog vozila, uz poštivanje svih propisa kojima se ta poduka uređuje,
- ako je vozaču oduzeta vozačka dozvola ili je isključen iz prometa ili ako mu je izrečena zaštitna mjera zabrane upravljanja vozilom određene vrste ili kategorije ili mjera prestanka važenja vozačke dozvole odnosno zaštitna mjera zabrane upotrebe inozemne vozačke dozvole na teritoriju Republike Hrvatske,
- ako je vozač upravljao vozilom pod utjecajem alkohola iznad ugovorene granice, opojnih droga te psihoaktivnih lijekova ili drugih psihoaktivnih tvari,
- ako je vozač štetu prouzročio namjerno,
- ako je šteta nastala zbog toga što je vozilo bilo tehnički neispravno, a ta je okolnost vozaču vozila bila poznata.

osiguranik u trenutku ostvarenja osiguranog slučaja nije poduzeo zakonom propisane, ugovorene ili razumne radnje kako bi smanjio štetu ili spriječio daljnju štetu. Navedene prigovore ne bi mogao isticati zbog toga jer je treća oštećena osoba danom nastanka osiguranog slučaja stekla vlastito pravo na naknadu iz osiguranja.

Dakle osiguratelj prema oštećenome ni bi mogao isticati prigovor da je ugovor o osiguranju ništav zbog toga jer je ugovaratelj osiguranja dao lažne podatke o nekim činjenicama koje su bitni za ocjenu rizika, prigovor da je vozač motornog vozila namjerno prouzrokovao štetu, prigovor da osiguratelj nije u obvezi nadoknaditi štetu zbog toga što je vozač motornog vozila u trenutnu nastanka štetnog događaja bio pod utjecajem alkohola ili drugih opojnih sredstava ili da je vozač upravljao motornim vozilom bez valjane vozačke dozvole. Svim ovim odredbama koje se odnose na zabranu osiguratelja na isticanje određenih prigovora zajednički je cilj zaštita oštećenih osoba u prometu, a što je i temeljna obveza ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti.

5.3.3. Informacijski centar

Još je odredbama Četvrte direktive postavljena obveza svim državama članicama da osnuju informacijske centre koji bi bili zaduženi za vođenje i upravljanje informacijama koje su oštećenim osobama potrebne, a kako bi one mogle podnijeti odštetni zahtjev odgovornom osiguratelju. Informacijski centar je odgovoran prikupljati podatke koji su oštećenome neophodni za ostvarivanje naknade štete od odgovornog osiguratelja i te podatke voditi u obliku registara koji bi sadržavao informacije o:

- broj registracije svakog motornog vozila koji ima uobičajeno stanište na području države u kojoj informacijski ured djeluje,
- broj police osiguranja, a ako je polica istekla, datum njenog isteka,
- podatke o osigurateljima koja su sklopila ugovor o obveznom osiguranju od automobilske odgovornosti. Informacijski uredi su dužni navedene podatke čuvati sedam godina nakon isteka registracije vozila ili prestanka ugovora o osiguranju.

Informaciju od informacijskog centra može zatražiti osoba koja je oštećena u prometnoj nezgodi, odnosno osoba koja ima interes za dobivanje informacija, a informacijski centar je dužan oštećenome dati informaciju o imenu i adresi vlasnika vozila, podatke o osiguratelju štetnika, broj police osiguranja te podatke o predstavništvu za likvidaciju šteta društva za osiguranje u državi boravišta oštećene osobe. Uvažavajući preporuku Četvrte direktive Republika Hrvatska je osnovala

Informacijski centar pri Hrvatskom uredu za osiguranje s ciljem pružanja pomoći osobama oštećenim u prometnoj nezgodi bilo da se ista dogodila u zemlji ili u inozemstvu.

5.3.4. Rokovi za rješavanje odštetnih zahtjeva

Kod obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti rokovi u kojima osiguratelj mora izvršiti naknadu kako bi oštećeni što prije mogli ostvariti svoju satisfakciju posebno su važni. Rokovi za rješavanja odštetnog zahtjeva kao jednog od najvažnijih mehanizama oštećenikove zaštite određeni su Zakonom o obveznim osiguranjima u prometu. Cilj je oštećenikov zahtjev riješiti mirnim putem, u izvansudskom postupku, a takvo rješenje preferiraju i oštećene osobe računajući na brzinu u rješavanju predmeta, koja je u sudskim postupcima u pravilu problematična. Rokovi nastoje ostvariti brzinu u postupku ostvarivanja prava na naknadu štete počevši od prijave štetnog događaja, preko prikupljanja potrebne dokumentacije, do zaključivanja nagodbe na temelju osigurateljeve ponude. Važno je znati u kojem roku osiguratelj mora donijeti odluku o odštetnom zahtjevu jer se naknada štete mora izvršiti u što kraćem roku.

Zakon o obveznim osiguranjima u prometu propisao je rok od 60 dana u kojem je osiguratelj dužan od dana primitka odštetnog zahtjeva utvrditi osnovanost i visinu odštetnog zahtjeva te podноситelju zahtjeva dostaviti:

- obrazloženu ponudu za naknadu štete, ako su odgovornost za naknadu štete i visina štete nesporni, ili
- utemeljeni odgovor na sve točke iz odštetnog zahtjeva u slučaju kada osiguravajuće društvo smatra da su odgovornost za naknadu štete ili njezina visina sporni.⁶⁶

Obrazložena ponuda osiguratelja mora sadržavati:

- dan primitka odštetnog zahtjeva i sadržaj zaprimljene dokumentacije
- izjavu osiguratelja da je utvrdio svoju obvezu za naknadu štete
- iznos utvrđene visine štete, s obrazloženjem na koji način i na temelju koje dokumentacije je taj iznos utvrđen
- izjavu o isplati utvrđenog iznosa na bankovni račun oštećene osobe
- uputu o izvansudskom rješavanju spora.

⁶⁶ Čl. 12. st.1., Zanon o obveznim osiguranjima u prometu, Narodne novine br. 151/05, 36/09, 75/09, 76/13 i 152/14

Utemeljeni odgovor, u slučaju kada osiguratelj utvrdi da je odgovoran za naknadu štete, ali je iznos priznate štete sporan, mora sadržavati:

- dan primitka odštetnog zahtjeva i sadržaj zaprimljene dokumentacije
- izjavu osiguratelja da je sporan iznos štete
- obrazloženje s navedenim činjenicama temeljem kojih osiguratelj smatra da je iznos štete sporan, odnosno da je ona priznata samo u određenom iznosu
- izjavu o isplati nespornog iznosa naknade štete na bankovni račun oštećene osobe
- uputu o izvansudskom rješavanju spora.⁶⁷

Što se tiče računanja početka rokova za postupanje po zaprimljenom odštetnom zahtjevu možemo reći da isti počinju teći prvi sljedeći dan nakon dana kada odgovorni osiguratelj primi odštetni zahtjeva, a ne od dana kada je osiguratelj primio u cijelosti dokumentirani odštetni zahtjev. Što bi značilo da traženje dodatne dokumentacije od strane osiguratelja ne produžava rok od 60 dana za odgovor te se ne smatra obrazloženom ponudom ili utemeljenim odgovorom.

Osiguratelj je dužan oštećenoj osobi isplatiti naknadu štete, ili barem nesporni iznos naknade štete u vidu predujma, u roku od 60 dana od primitka odštetnog zahtjeva.⁶⁸

U slučaju isplate nespornog iznosa naknade štete, a u cilju ostvarivanja prava na preostali iznos, oštećena osoba može zaštitu svojih prava zatražiti mirnim putem, primjerice pred Centrom za mirenje pri Hrvatskom uredu za osiguranje ili pred nadležnim sudom.

Ukoliko osiguratelj u propisanom roku od 60 dana ne dostavi odgovor odnosno obrazloženu ponudu za naknadu štete ili utemeljeni odgovor, oštećena osoba ima pravo podnijeti sudsku tužbu.

Sankcije osiguratelju zbog nepoštivanja rokova za rješavanje zahtjeva

Za osiguratelja koji ne poštuje propisane rokove zakonodavac je predvidio sankcije prema kojima je osiguratelj u obvezi isplatiti zatezne kamate od primitka obavijesti o osiguranom slučaju i obvezan je naknaditi svu štetu koju osiguranik trpi zbog toga što mu osiguratelj nije isplatio u predviđenim rokovima.

⁶⁷ <https://www.hanfa.hr/vijesti/osiguravajuća-društva-obavezna-u-roku-60-dana-odgovoriti-na-odštetni-zahtjev-2019>

⁶⁸ Čl. 12. st. 3., Zakon o obveznim osiguranjima u prometu, Narodne novine br. 151/05, 36/09, 75/09, 76/13, 152/14

No, rokovi koje smo već spomenuli, a koje su postavile Četvrta i Peta direktiva imaju za cilj zaštitu oštećenih osoba, poboljšanje njihova položaja te prisiljavanje osiguratelja na aktivnu obradu odštetnih zahtjeva. U cilju zaštite oštećenih osoba obvezuju države članice na propisivanje sankcija za osiguratelje koji ne poštuju Zakonom propisane rokove. Tako su Zakonom o obveznim osiguranjima u prometu za propust osiguratelja i nepoštivanje rokova propisane samo administrativne sankcije te će se novčanom kaznom u iznosu od 20.000,00 do 100.000,00 kuna kazniti osiguratelj ako oštećenju osobi ne dostavi obrazloženu ponudu za naknadu štete odnosno utemeljeni odgovor, te ako oštećenju osobi ne isplati iznos nespornog dijela naknade štete u Zakonom određenom roku od 60 dana.⁶⁹ Nadzorno tijelo može osiguratelju koji ne ispuni svoje obveze u zakonom ostavljenom roku privremeno ili stalno oduzeti dozvolu za obavljanje poslova osiguranja od automobilske odgovornosti, može javno objaviti informaciju o nekorektnim postupcima odgovornog osiguratelja i to na njegov trošak te može oduzeti odobrenje članu uprave odgovornog osiguratelja.⁷⁰

Nepoštivanje roka od strane oštećenog

Oštećeni koji je podnio odštetni zahtjev osiguratelju dužan je čekati sve dok ne istekne zakonom propisanog roka u kojemu osiguratelj mora dati obrazloženu ponudu ili utemeljeni odgovor. Tek kada propisani rok od 60 dana od dana primitka odštetnog zahtjeva, bezuspješno protekne oštećeni može zaštitu svoga prava zatražiti sudskim putem, dakle može podnijeti tužbu protiv odgovornog osiguratelja. Tužba koja je podnesena prije proteka navedenog roka smatra će se preuranjenom.⁷¹

Navedena odredba o preuranjenosti tužbe, odnosi se samo na onaj slučaj kada se oštećeni sa odštetnim zahtjevom obratio osiguratelju, što znači da u tom slučaju oštećeni ne bi mogao podnijeti tužbu prije nego što protekne zakonom propisani rok u kojem je osiguratelj dužan riješiti odštetni zahtjev, dok u drugim slučajevima ne bi vrijedile odredbe o preuranjenosti tužbe.

Isplata nespornog dijela štete ili predujma

⁶⁹ Čl. 63. st. 5. toč. 3. i 4., Zakon o obveznim osiguranjima u prometu, Narodne novine br. 151/05, 36/09, 75/09, 76/13, 152/14

⁷⁰ Čl. 13. st. 1., 2. i 3., Zakon o obveznim osiguranjima u prometu, Narodne novine br. 151/05, 36/09, 75/09, 76/13, 152/14

⁷¹ Čl. 12. st. 2. Zakona o obveznim osiguranjima u prometu, Narodne novine br. 151/05, 36/09, 75/09, 76/13, 152/14

Ako osiguratelj koji je odgovoran za nastalu štetu utvrdi da oštećeni polaže pravo na naknadu štete, ali zbog nekih razloga nije u mogućnosti utvrditi visinu konačnog iznosa štete, dužan je oštećenoj osobi isplatiti iznos nespornog dijela štete kao predujam i to u ostavljenom roku od 60 dana.⁷² Isplata nespornog dijela štete je jedan od bitnih elemenata kako za samog oštećenog tako i za osiguratelja. Oštećenom se na taj način pomaže da bez dugog čekanja započne sanaciju situacije nastale kao posljedica štetnog događaja, a osiguratelj isplatom nespornog dijela umanjuje svoju obvezu i izbjegava moguće povećanje svoje odštete (npr. kamate). Isplatom nespornog dijela štete oštećenog se demotivira na pokretanje parnice pred sudom.

Prigovor protiv rješenja osiguratelja o odštetnom zahtjevu

Oštećenik koji nije zadovoljan odlukom odgovornog osiguratelja, može prije već zatraži zaštitu sudskim putem podnijeti pismeni prigovor koji će odgovorni osiguratelj razmotriti i donijeti konačnu odluku u roku od 15 dana od dana zaprimanja oštećenikova prigovora. Uz prigovor oštećena osoba ima mogućnost podnijeti i predstavku nadzornom tijelu - HANFA-i, ukoliko smatra da osiguratelj ne postupa u skladu sa svojim obvezama. Ako nadzorno tijelo utvrdi da osiguratelj ne postupa u skladu sa svojim obvezama poduzima mjere protiv osiguratelja, a ako utvrdi da je postupanje osiguratelja u skladu sa svojim obvezama i da navodi oštećenog ne stoji obavještava o tome podnositelja predstavki.

Sukladno Zakonu o osiguranju društva za osiguranje su dužna uspostaviti izvansudski postupak rješavanja sporova po prigovorima oštećene osobe što bi značilo da društvo mora ustanoviti Povjerenstvo za rješavanje prigovora čiji članovi ne bi trebali biti uključeni u postupanje ili donošenje odluke radi koje se prigovor podnosi. U prigovoru podnositelj mora navesti razloge zbog kojih se isti podnosi, a ukoliko je moguće navesti i dokaze kojima oštećeni potvrđuje navode iz prigovora, jer ako prigovor ne sadrži elemente koji su potrebni za razmatranje Povjerenstvo će obavijestiti podnositelja da prigovor dopuni odnosno pojaśni. U slučaju da Povjerenstvo utvrdi da su navodi prigovora neosnovani i da ne utječu na odluku ili postupanje društva za osiguranje zbog kojeg je prigovor podnesen, prigovor će odbiti. Ako utvrdi da je prigovor u cijelosti ili djelomično osnovan, uvažit će ga u cijelosti ili djelomično i promijenit će odluku radi kojeg je prigovor podnesen.

Odgovor na prigovor mora sadržavati i uputu o pravnom sredstvu jer je tek odluka Povjerenstva za rješavanje prigovora konačno stajalište društva za osiguranje u pogledu predmeta spora zbog kojeg je prigovor podnesen. U odgovoru Povjerenstva mora se navesti i uputa podnositelja prigovora o njegovu pravu na podnošenje žalbe pravobranitelju zbog kršenja Kodeksa o poslovnoj osigurateljnoj

⁷² Čl. 12. st. 3. Zakona o obveznim osiguranjima u prometu, Narodne novine br. 151/05, 36/09, 75/09, 76/13 i 152/14

i reosigurateljnoj etici, o potrebi da pokrene postupak za rješavanje spora mirenjem te o pravu podnošenja tužbe nadležnom sudu.

5.3.5. Pravobranitelj osiguranja

Pravobranitelj osiguranja je također institucija koja je uspostavljena u cilju zaštite oštećenika. Pravobraniteljstvo na području osiguranja je osnovano pri Hrvatskom uredu za osiguranje kao neovisno i samostalno tijelo za rješavanje pritužbi odnosno prigovora osiguranika i oštećenih osoba, a započelo je sa radom 2007. godine.⁷³ Na čelu Pravobraniteljstva na području osiguranja je pravobranitelj koji odlučuje u izvansudskom postupku o sporovima do kojih je došlo zbog nepoštivanja Kodeksa poslovne osigurateljne etike i drugih dobrih poslovnih običaja te temeljnih standarda struke osiguranja. Međutim, pravobranitelj u okviru svoje nadležnosti ima dva važna ograničenja.

Ponajprije, pravobranitelj nije ovlašten za donošenje odluka u onim predmetima u kojima između stranaka i društva za osiguranje već teče parnica pred nadležnim sudom.

Također, pravobranitelj nije nadležan za donošenje odluka u predmetima koji se odnose na imovinsko - pravne sporove te ne može ocjenjivati osnovanost nekog odštetnog zahtjeva ili njegovu visinu. Ovo drugo navedeno ograničenje sužava nadležnost Pravobraniteljstva, to stoga što za rješavanje tih imovinsko - pravnih sporova, unutar Hrvatskog ureda za osiguranje, postoji zasebno tijelo nazvano Centar za mirenje, o kojem ćemo govoriti u nastavku poglavlja.

Žalbu koja nezadovoljna stranka upućuje pravobranitelju mora sadržavati podatke o društvu za osiguranje kao i zahtjev i činjenice na kojima temelji svoje navode te dokaze kojima potkrjepljuje svoje činjenične navode. Potpisana žalba se dostavlja pravobranitelju u roku od 1 godine od postupka društva za osiguranje za koji stranka smatra da predstavlja kršenje Kodeksa osiguranja. No, prije već što se žalbe podnese pravobranitelju, žalitelj se sa svojom žalbom mora obratiti odgovornom društvu za osiguranje jer takvo prethodno postupanje u internom žalbenom postupku predstavlja procesnu pretpostavku. Ukoliko se takva procesna pretpostavka ne ispuni pravobranitelj osiguranja neće uzeti u razmatranje podnesenu žalbu. Kada je podnesena žalba prethodno razmotrena u internom žalbenom postupku, te kad je razmotrena od strane pravobranitelja, ista se dostavlja društvu za osiguranje radi odgovora koje je dužno u roku od 15 dana dostaviti odgovor.

⁷³ Podatke o osnivanju, nadležnosti i djelovanju Pravobraniteljstva vidjeti na: <https://huo.hr/hr/zastita-potrosaca/pravobranitelj-na-podrucju-osiguranja>

Kada u postupku odlučivanja po žalbi žalitelja pravobranitelj utvrdi da neko društvo za osiguranje postupa protivno dobrim poslovnim običajima i temeljnim standardima struke osiguranja, uputit će društvu za osiguranje preporuku da takvo postupanje ukloni. Kada je osiguravajuće društvo postupilo po preporuci obavijestiti će pravobranitelja, a ukoliko društvo ne postupi po preporuci, onda će pravobranitelj o neizvršenju preporuke obavijestiti nadzorno tijelo - HANFA-u.

Rad pravobranitelja je u nadležnosti Vijeća pravobranitelja koje se sastoji od tri člana od kojih je jedan predstavnik potrošača, drugi je neovisni stručnjak iz područja osiguranja, financija ili gospodarskog prava, a treći je predstavnik društva za osiguranje odnosno reosiguranje. O svom radu pravobranitelj podnosi godišnje izvješće Upravnom odboru Hrvatskog ureda za osiguranje.

5.3.6. Centar za mirenje

Centar za mirenje je kako smo već naveli, tijelo nadležno za rješavanje osigurateljnih sporova koje djeluje pod okriljem Hrvatskog ureda za osiguranje. U nadležnost Centar za mirenje spada rješavanje sporova između društava za osiguranje i oštećenih osoba kao i rješavanje sporova nastalih između društava za osiguranje. U postupku mirenja stranke pokušavaju spor riješiti sporazumno, uz pomoć jednog ili više izmiritelja koji stranke pokušavaju postići nagodbu. Na prijedlog jedne ili više stranaka se pokreće postupak mirenja, a prijedlog se podnosi u pisanom obliku, a može i elektronski. Prijedlog za mirenje najčešće podnosi osiguranik, ugovaratelj osiguranja ili oštećena osoba. Vrlo rijetko se dogodi da prijedlog za pokretanje postupka mirenja pokreće društvo za osiguranje.

Prijedlog za pokretanje postupka mirenja, Centar za mirenje dostavlja drugoj strani, a to je najčešće društvo za osiguranje koji je obvezan u roku od 15 dana od dostave izjasniti se o prijedlogu.⁷⁴ Da bi se pokrenuo postupak mirenja potrebno je da se obje stranke suglase o pokretanju postupka, a ako se druga strana u navedenom roku ne izjasni o prijedlogu onda se smatra da prijedlog nije prihvatila. Ako druga strana prihvati prijedlog za pokretanje postupka mirenja onda dolazi do sklapanja sporazuma o mirenju kojim se stranke obvezuju i da dok traje postupak mirenja neće pokretati postupak pred sudom ili arbitražom, osim ako je to prijeko potrebno radi očuvanja njihova prava. Sam postupak mirenja se temelji na načelima usmenosti, hitnosti i ekonomičnosti, međusobne suradnje svih sudionika u postupku, dispozitivnosti i učinkovitosti.

⁷⁴ Čl. 6. st. 3., Zakon o mirenju, Narodne novine br. 18/11

Osoba izmiritelj posreduje u sporu sve dok stranke pokazuju napredak prema postizanju nagodbe te kada utvrdi da su stranke u postupku spremne okončati spor sporazumno, može pripremiti nacrt nagodbe i predočiti ga strankama koje mogu potpisati nagodbu.

Do okončanja postupka mirenja dolazi kada stranke potpišu nagodbu, kada donesu odluku o obustavi postupka zbog toga što daljnje nastojanje da se postigne mirno rješenje spora više nije svrsihodno ili pisanom izjavom o okončanju postupka koju su stranke uputile izmiritelju, pisanom izjavom o odustajanju od postupka mirenja koju je jedna stranka uputila drugim strankama ili izmiritelju ili ako ne dođe do sklapanja nagodbe u roku od 60 dana od početka mirenja odnosno u drugom roku u skladu sa sporazumom stranaka.

Nagodba ima svojstvo ovršne isprave, ali stranke se mogu sporazumjeti i da se nagodba sastavi u obliku javnobilježničkog akta, sudske nagodbe ili arbitražnog pravorijeka na temelju nagodbe.

Centar za mirenje ima značajnu ulogu u pogledu mirnog rješavanja imovinsko - pravnih sporova dakle onih sporova koji su izvan nadležnosti Pravobraniteljstva.

Zaključno možemo reći da postupak mirenja ima značajnu ulogu u zaštiti oštećenih osoba u prometu, a na što ukazuje i činjenica da se do rješenja, postupkom mirenja dolazi već nakon prvog ili drugog izmiriteljskog sastanka i to do okončanja postupka sklapanjem nagodbe dosta češće od obustave mirenja.

5.3.7. Sustav direktne obrade štete

Direktna obrada štete je također jedan od sredstava oštećenikove zaštite, a kojoj je cilj uspostaviti učinkovitu i brzu obradu odštetnih zahtjeva. Sustav direktne obrade štete danas nalazimo u mnogim državama Europske unije, kao što su Belgija, Španjolska, Grčka, Portugal, Francuska, Italija i Austrija. Također, sustav direktne obrade štete nalazimo i izvan zemalja Europske unije, primjerice, u Maroku, Tunisu, nekim državama SAD-a.

Sustav direktne obrade odnosno naknade štete razlikujemo od klasičnog sustava obrade štete po tome što se kod klasičnog sustava obrade štete, oštećeni sa svojim odštetnim zahtjevom obraća štetniku ili njegovom osiguratelju, dok kod sustava direktne obrade štete oštećeni se obraća sa odštetnim zahtjevom svome osiguratelju kod kojeg ima sklopljen ugovor o osiguranju od automobilske odgovornosti. Štetnik i njegov osiguratelj kod ovog sustava direktne obrade štete nisu toliko bitni, oni ostaju po strani, jer je dužnik oštećenog kod sustava direktne obrade štete upravo njegov

osiguratelj, koji nakon isplate naknade, ima pravo regresa od štetnikova osiguratelje. Sam pojam direktne obrade štete obuhvaća cijeli postupak utvrđivanja odgovornosti štetnika, utvrđivanja obima i visine štete kao i samu isplatu štete.

Cilj sustav direktne obrade i isplate štete je poboljšanje usluge osiguranicima na način da se pojednostavi sustav upravljanja rizikom, odnosno štetama, da se pojednostavi i ubrza način obrade šteta, smanji broj sporova kao i sudskih troškova te da se pojednostavi postupak regresa prema štetniku odnosno njegovom osiguratelju. Na takav način dolazi do poboljšanja odnosa s osiguranikom, a poboljšava se i organizacijska suradnja sa vještacima, servisima, dolazi do poboljšanja tehničkog rezultata i do povećanja tehničkih pričuva.⁷⁵ Prednost sustava direktne obrade štete je u tome što osiguratelj poznaje svog osiguranika te osiguranik u svojstvu oštećenika nastavlja odnos sa svojim osigurateljem kojemu vjeruje i u koga ima povjerenja, te prihvaća njegove sugestije i savjete i nema potrebe uzimati druge savjetnike ili posrednike u postupku ostvarivanja naknade štete.

U okviru sustava direktne obrade štete nalazimo dva modela i to model dobrovoljnog sustava direktne obrade štete koji je reguliran privatnopravnim aktima osiguravajućih društava i model obveznog sustava direktne obrade štete, kod kojeg su temeljni odnosi, prava i obveze osiguratelja i osiguranika regulirani propisima.⁷⁶

U našem pravnom sustavu propisano je da društva za osiguranje mogu sklopiti sporazum prema kojem odštetni zahtjev po osnovi osiguranja od automobilske odgovornosti može rješavati društvo za osiguranje kod kojeg je oštećena osoba sklopila ugovor o osiguranju od automobilske odgovornosti.⁷⁷ Iz navedene odredbe je razvidno da je zakonodavac pružio mogućnost osigurateljima da svojim sporazumom prihvate dobrovoljni sustav direktne obrade štete. Dakle funkcioniranje sporazuma ovisilo bi o volji osiguratelja, te je osnovni preduvjet uvođenja sustava direktne naknade štete povjerenje između osiguratelja.

5.4. Uloga Garancijskog fonda u zaštiti trećih oštećenih osoba

5.4.1. Povijesni razvoj Garancijskog fonda

⁷⁵ V. Ćurković, M., (2007) Obvezna osiguranja u prometu, Zagreb, Inženjerski biro d.d., str. 164

⁷⁶ V. Ćurković, M., (2013) Komentar zakona o obveznim osiguranjima u prometu, Zagreb, Inženjerski biro d.d., str. 56

⁷⁷ Čl. 11., st. 3., Zakon o obveznim osiguranjima u prometu, Narodne novine br. 151/05, 36/09, 75/09, 76/13 i 152/14

Iz prethodne analiza ovog rada vidjeli smo da se zaštita trećih osoba provodi kroz obvezno osiguranje od automobilske odgovornosti za štete uzrokovane trećim osobama. Takav princip zaštite rekli bi smo, počiva na načelu osiguranja na temelju odgovornosti osiguranika odnosno vozača motornog vozila za počinjenu štetu, što bi značilo i na načelu odgovornosti osiguranikovog osiguratelja. Međutim, u prometu na cestama sudjeluju i određene kategorije vozila odnosno vozača čija odgovornost prema općim osigurateljnim pravilima nije pokrivena osiguranjem od odgovornosti. Među takva vozila spadaju vozila čiji se vlasnici nisu osigurali od odgovornosti (neosigurana motorna vozila), vozila koja sudjeluju u prometu, uzrokuju štetu, a vozači ili vozila ostanu nepoznati (štete od nepoznatih motornih vozila), vozila čiji su vlasnici osigurani kod osiguratelja koji nije u stanju izvršavati preuzete obveze iz ugovora o osiguranju zbog čega je nad njim proglašen stečaj (vozila osigurana kod osiguratelja koji je otišao u stečaj), vozila koja su u prometu protiv volje vlasnika i uzrokuju štetu (štete od neovlaštenih vozača) i sl.

Dakle, u navedenim slučajevima se radi o vozilima odnosno vozačima čija odgovornost nije pokrivena osiguranjem od odgovornosti. No, bez obzira što takvi vozači nisu osigurali svoju odgovornost, ne bi bilo pravedno da zbog toga oštećene osobe u takvim slučajevima ne ostvare pravo na naknadu štete, štoviše iz razloga jer treće oštećene osobe ne mogu utjecati na to hoće li neko vozilo biti osigurano ili ne. Da bi se i takve osobe zaštitile i ostvarile svoje pravo na naknadu štete bilo je potrebno ustanoviti posebne institucije koje smo u hrvatskom pravu nazvali Garancijskim fondom.

Davne 1955. godine njemački osiguratelji su na dobrovoljnoj osnovi osnovali Garancijski fond za štete od nepoznatih vozača motornih vozila, koji je 1963. godine bio zamijenjen posebnim tijelom, u okviru HUK Verbanda, za pomoć žrtvama prometa.⁷⁸ Slična situacija je bila i u Francuskoj gdje je Garancijski fond osnovan 1951. godine i to u vrijeme kada još nije postojalo obvezno osiguranje od automobilske odgovornosti, a jamčio je za štete od neosiguranih i nepoznatih vozila, te za štete od vozača motornih vozila koji su bili insolventni. U Španjolskoj također postoji nacionalni Garancijski fond i to još od 1962. godine, a jamči za štete od nepoznatih vozača, za štete od neosiguranih vozača, za štete od ukradenih vozila te za štete koje uzrokuju vozači osigurani kod osiguratelja koji je u stečaju ili u stanju nesolventnosti. U Belgiji Garancijski fond postoji od 1957. godine i uz sve navedene zadaće, nadležnost je proširena i na naknadu štete u slučajevima nastanka štete zbog više sile, kad je isključena odgovornost vozača i njegovog osiguratelja.

⁷⁸ V. Ćurković, M., (2007) Obvezna osiguranja u prometu, Zagreb, Inženjerski biro d.d., str. 256

Druga direktiva Europske unije o obveznom osiguranju od automobilske odgovornosti je išla korak dalje u određivanju zaštite žrtava neosiguranih, nepoznatih i sličnih motornih vozila. Direktivom je utvrđena obveza zemalja članica Europske zajednice da u svojim zemljama utemelje Garancijske fondove za zaštitu žrtava u prometu. Nadalje ovlašćuje države članice da se kod šteta od nepoznatih vozila iz pokrića isključe štete na stvarima.

Garancijski fond u Republici Hrvatskoj je osnovan u sastavu Hrvatskog ureda za osiguranje, a sukladno spomenutoj direktivi i članku 105. Zakona o osiguranju osnovan (NN 46/97) je 27. veljače 1997. godine.

Garancijski fond, dakle nije pravna osoba već je imovina namijenjena za obveze, koju je Hrvatski ured dužan voditi odvojeno od ostale imovine.⁷⁹ Hrvatski ured za osiguranje dužan je nadzornom tijelu dostavljati mjesečno izvješće o stanju imovine namijenjene Garancijskom fondu. Društvo za osiguranje koje obavlja poslove obveznih osiguranja dužno je Hrvatskom uredu za osiguranje uplaćivati doprinos za Garancijski fond i to razmjerno premiji ili broju rizika ostvarenoj u određenoj vrsti obveznog osiguranja u tekućoj godini. Način obračuna i rokove uplate doprinosa propisuje nadzorno tijelo. Kako Garancijskim fondom upravlja Hrvatski ured za osiguranje, on je ujedno i jedini pasivno legitimiran za plaćanje obveza iz Garancijskog fonda. Nakon osnivanja Garancijskog fonda pod okriljem Hrvatskog ureda za osiguranje izmijenjena je dotadašnja praksa da se štete od nepoznatih i neosiguranih vozila rješavaju na teret osiguravajućih društava.

5.4.2. Naknada štete nastale uporabom neosiguranog vozila

Da bi objasnili postupak naknade štete nastale uporabom neosiguranog vozila prvenstveno moramo navesti koja vozila se smatraju neosiguranim vozilima. Naš je zakonodavac definirao neosigurano vozilo kao motorno vozilo čiji vlasnik odnosno korisnik podliježe obvezi sklapanja ugovora o osiguranju od odgovornosti za štete nanesene uporabom motornog vozila trećim osobama, a za koje nije sklopljen ugovor o osiguranju od automobilske odgovornosti ili je trajanje osiguranja isteklo, a ugovor o osiguranju nije produžen ni u početnom roku.⁸⁰

Tako oštećena osoba kojoj je šteta nastala uporabom vozila čiji se vlasnik nije osigurao od automobilske odgovornosti svoj zahtjev na naknadu štete može podnijeti Hrvatskom uredu za

⁷⁹ Čl. 46. st. 1. Zakona o obveznim osiguranjima u prometu, Narodne novine br. 151/05, 36/09, 75/09, 76/13 i 152/14

⁸⁰ Čl. 3. st. 1. toč. 12., Zakon o obveznim osiguranjima u prometu, Narodne novine br. 151/05, 36/09, 75/09, 76/13 i 152/14

osiguranje, koji je aktivno legitimiran na naknadu nastale štete.⁸¹ Isto tako oštećena osoba kojoj je šteta nanescena upotrebom neregistriranog i neosiguranog vozila preuzetog u drugoj državi članici kojem je odredište Republika Hrvatska u roku od najviše 30 dana nakon isporuke vozila odštetni zahtjev može podnijeti Hrvatskom uredu za osiguranje.⁸²

U slučaju nastanka štete uslijed upotrebe neosiguranog vozila oštećena osoba će imati pravo na naknadu štete od Hrvatski ured za osiguranje i to za slučaj štete zbog smrti, tjelesne ozljede i oštećenja zdravlja najviše do iznosa od 42.750.000,00 kuna po štetnom događaju i to bez obzira na broj oštećenika, a u slučaju uništenja ili oštećenja stvari najviše do iznosa od 8.550.000,00 kuna po štetnom događaju, bez obzira na broj oštećenika.⁸³ U slučaju kada Hrvatski ured za osiguranje isplati nastalu štete, on ima pravo na naknadu štete od osobe koja je odgovorna za štetu, i to ima pravo na naknadu isplaćenog iznosa štete, kamate i troškova.

Iz ovako uspostavljenog prava oštećenog na naknadu štete i u slučaju kada mu štetu uzrokuje vozač neosiguranog vozila, proizlazi socijalna funkcija obveznog osiguranja. Oštećenome se plaća naknada štete na teret Garancijskog fonda, dakle na teret svih vozača koji možemo reći uredno plaćaju premiju iz koje se financira i Garancijski fond.

Obradu i isplatu šteta nastalih od neosiguranih vozila rekli smo Hrvatski ured za osiguranje može obavljati sam, a može obradu i isplatu šteta povjeriti nekom od osiguratelja odnosno nekom od svojih članova, koji su dužni prihvatiti obradu i isplatu takvih šteta. Hrvatski ured za osiguranje u tom slučaju sklapa ugovor s određenim osigurateljem. Ugovor se može odnositi općenito na sve takve slučajeve, no može se odlučiti i na povjeravanje osiguratelju obradu i isplatu pojedinačnog predmeta. U takvom slučaju osiguratelj će raditi kao zastupnik Hrvatskog ureda za osiguranje, u njegovo ime i za njegov račun, dok je glavni vršitelj posla Hrvatski ured za osiguranje. Nakon obrade i isplate takve štete koju učini osiguratelj Hrvatski ured za osiguranje jedini ima pravo tražiti povrat isplaćenih sredstava, troškova i kamata od odgovorne osobe. Naravno, on može i regresni postupak povjeriti nekom svom članu.

⁸¹ Čl. 29. st. 1., Zakon o obveznim osiguranjima u prometu, Narodne novine br. 151/05, 36/09, 75/09, 76/13, 152/14

⁸² Čl. 29. st. 2., Zakon o obveznim osiguranjima u prometu, Narodne novine br. 151/05, 36/09, 75/09, 76/13, 152/14

⁸³ Čl. 26.i čl. 29. st. 3., Zakon o obveznim osiguranjima u prometu, Narodne novine br. 151/05, 36/09, 75/09, 76/13, 152/14

Što se tiče zastare regresnog potraživanja, možemo reći da zastara regresne tražbine Hrvatskog ureda za osiguranje prema odgovornoj osobi za štetu nanесenu uporabom neosiguranog vozila počinje teći prvog dana poslije dana kada je društvo za osiguranje kojemu je Hrvatski ured za osiguranje povjerio obradu i isplatu štete isplatio naknadu oštećenoj osobi.

5.4.3. Naknada štete nastale uporabom nepoznatog vozila

Nepoznato vozilo je ono motorno vozilo koje podliježe obvezi obveznog osiguranja od odgovornosti, a nije ga bilo moguće identificirati, kao ni njegova odgovornog osiguratelja.⁸⁴ Razlika od neosiguranog vozila je u tome što se neosigurano vozilo može identificirati, dok kod nepoznatog vozila nisu poznati podaci o vlasniku pa ga je nemoguće identificirati, a ako je nemoguće identificirati odgovornu osobu onda se ne može ni odrediti odgovorni osiguratelj.

Stoga oštećena osoba kojoj je šteta nanесena uporabom nepoznatog vozila može podnijeti odštetni zahtjev Hrvatskom uredu za osiguranje i ima pravo zahtijevati naknadu štete zbog smrti, tjelesne ozljede ili oštećenja zdravlja i to najviše do iznosa koji smo prethodno naveli tj. najviše do iznosa od 42.750.000,00 kuna.⁸⁵ Oštećena osoba imat će pravo i na naknadu štete na stvarima jedino ako je nekome od sudionika prometne nezgode već isplaćena naknada štete zbog smrti ili teških tjelesnih ozljeda koji su zahtijevali bolničko liječenje. Oštećena osoba, također ima pravo zahtijevati naknadu štete zbog uništenja ili oštećenja stvari do iznosa od 8.550.000,00 kuna, ali uz odbitnu franšizu od 3.750,00 kuna.⁸⁶ Ako se naknadno pronađe ono vozilo čijom je uporabom prouzrokovana šteta te kada se utvrdi odgovorni osiguratelj, Hrvatski ured za osiguranje ima pravo na naknadu od odgovorne osobe odnosno od odgovornog osiguratelja, i to isplaćenog iznosa štete, kamate i troškova. Navedenim člankom uređen je sustav zaštite oštećenih od nepoznatih motornih vozila, a što je također obveza propisana Šestom direktivom.

Da bi oštećena osoba mogla ostvariti pravo na naknadu štete, ona mora dokazati da se radi o motornom vozilu koje podliježe obvezi osiguranja i da vozilo nije bilo moguće identificirati, odnosno da nije bilo moguće identificirati njegova osiguratelja. Iz tih odredbi proizlazi da bi oštećeni morao dokazati dvije činjenice, da ni vozilo ni njegova odgovornog osiguratelja nije bilo moguće

⁸⁴ Čl. 3. st. 1. toč. 13., Zakon o obveznim osiguranjima u prometu, Narodne novine br. 151/05, 36/09, 75/09, 76/13, 152/14

⁸⁵ Čl. 30. st. 1. i 2., Zakon o obveznim osiguranjima u prometu, Narodne novine br. 151/05, 36/09, 75/09, 76/13, 152/14

⁸⁶ Čl. 30. st. 3., Zakon o obveznim osiguranjima u prometu, Narodne novine br. 151/05, 36/09, 75/09, 76/13, 152/14

identificirati. No, smatra se da je dovoljno da se dokaže da vozilo nije moguće identificirati, a ako se može identificirati vozilo, ali se ne može njegov odgovorni osiguratelj, onda se ne radi o nepoznatom, već o neosiguranom motornom vozilu. Navedeno je bitno iz razloga što kod šteta od neosiguranog vozila oštećeni ima pravo na naknadu cjelokupne štete, a od nepoznatog nema, odnosno ima pravo samo ako je nekome od sudionika prometne nezgode već nadoknađena šteta zbog smrti ili teških tjelesnih ozljeda koje su zahtijevale bolničko liječenje. Razlog isključenja prava na naknadu štete zbog uništenja ili oštećenja stvari od strane vozača nepoznatog motornog vozila jest nastojanje da se onemogući namještanje šteta od nepoznatih motornih vozila i prijevara Garancijskog fonda.

Bitno pitanje koje se postavlja kod ovakve vrste naknade je pitanje do kada čekati identifikaciju vozila, odnosno odgovornog osiguratelja. Obzirom da zakon o obveznim osiguranjima u prometu to ne spominje, mišljenje je da se uzima u obzir neki razumni rok, koji može biti 60 dana, dakle isti kao i onaj rok u kojem osiguratelj mora oštećenome poslati obrazloženu ponudu ili utemeljeni odgovor.

6. ZAKLJUČAK

Obvezno osiguranje od automobilske odgovornosti najučinkovitiji je način zaštite oštećenih osoba u prometu, no sadašnji sustav zaštite koliko god se činilo da je savršen ima određenih nedostataka koji

onemogućavaju potpunu zaštitu trećih oštećenih osoba. Stoga je u radu i obrađena problematika zaštite trećih oštećenih osoba obveznim osiguranjem od odgovornosti za štete uzrokovane upotrebom motornih vozila. Predmetni rad je imao tri cilja te ćemo u nastavku opisati načine na koji su zadani ciljevi ispunjeni. Temeljem provedenog istraživanja utvrđeno je da postoje nedostaci u propisima koji reguliraju materiju obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti, nedostaci u samom postupku naknade štete i to kako na strani osiguratelja tako i na strani osiguranika, bilo u izvansudskom bilo u sudskom postupku za naknadu štete. Sustav oštećenikove zaštite imao bi smisla ako je u stanju brzo i efikasno isplatiti oštećenima naknadu iz osiguranja po nastupu osiguranog slučaja. Dakle, bitno je da oštećena osoba na najbrži mogući način ostvari svoje pravo na naknadu štete kao temeljne obveze koja proizlazi iz obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti. A brzu i efikasnu zaštitu može ostvariti jedino u izvansudskom postupku naknade štete. Međutim, postupak obrade štete koji se provodi pred osigurateljem, tj. izvansudski postupak, nije reguliran zakonskim propisima osim u onom dijelu koji se odnosi na postupanja u okviru propisanih rokova. Svim Zakonima koji uređuju materiju obveznog osiguranja bitno je propisati vrijeme koje se mora ostaviti osiguratelju za rješavanje odštetnog zahtjeva prije nego što dođe do utuženja. U tom ostavljenom vremenu osiguratelj mora utvrditi činjenično stanje i donijeti odluku o odštetnom zahtjevu. To vrijeme koje je potrebno da osiguratelj riješi odštetni zahtjev usko je povezano sa trenutkom podnošenja tužbe protiv osiguratelja, jer tužba koja je podnesena prije protoka ostavljenog roka smatra se preuranjenom. S druge strane oštećeni nema zakonske obveze prijaviti odštetni zahtjev osiguratelju dakle može podnijeti tužbu bez prethodnog obraćanja osiguratelju. Stoga bi se o preuranjenosti tužbe moglo govoriti samo u slučaju onih oštećenih koji su se prethodno javili osiguratelju. Osiguratelji svojim internim aktima određuju kako postupati u obradi i isplati štete, no radi što kvalitetnije provedenog postupka obrade štete svrsihodno je primjenjivati određena procesna prava parničnog postupka koji je brz i ekonomičan i odvratit će oštećene od obraćanja sudu što bi dodatno prouzročilo veće troškove, odugovlačilo bi postupak rješavanja štete, a u konačnosti upitan je i ishod postupka. U postupku obrade štete i naknade, odnosno isplate štete nameće se obveza osigurateljima da postupaju stručno, učinkovito i pravično, izbjegavajući svako odugovlačenje i neisplatu štete. No, svjedoci smo da u praksi to baš i nije tako. Naprotiv osiguratelji su prilikom rješavanja odštetnih zahtjeva često puta pasivni i demotivirani za što brže rješavanje odštetnih zahtjeva i islate štete. Svojom pasivnošću, a i izbjegavanjem svoje obveze islate štete osiguratelji bezrazložno upućuju oštećenog na dugotrajne i neizvjesne sporove. S druge strane, oštećeni nemaju dovoljno stručnog znanja, neuki su u ishođenju svojih prava te se prepuštaju znanju i korektnosti osiguratelja vjerujući da će im uz uvažavanje zakonskih odredbi i odredbi autonomnih pravnih izvora, na provodoban i pravovremen način nadokanditi nastalu štetu. Isto tako, oštećeni svojim postupanjem doprinose pokretanju sudskog postupka i njegovom odugovlačenju iz razloga jer zahtjevaju i očekuju prekomjerne nerealne iznose

pa pristaju na dugotrajna parničenja. Jedan on najčešćih razloga utuženja je da osiguratelj želi prikazati djelomičnu ili potpunu odgovornost oštećenika u štetnom događaju ili da oštećenome ponudi daleko manji iznos od realnog. Osiguratelji iznose razne prigovore, predlažu razne ponekad i nepotrebne dokaze, odugovlače s rješenjem parnice što djeluje dosta iscrpljujuće za oštećenog. No, i kada je sudski postupak u tijeku, svim osobama koji u njima sudjeluju trebalo bi biti zajedničko da se taj sudski postupak što prije okonča, odnosno da osoba koja se obratila sudu što prije dođe do sudske odluke odnosno do svoje naknade.

Da bi se uklonili navedeni nedostaci sustava oštećenikove zaštite u radu su dati prijedlozi za njihovo uklanjanje. U svrhu uklanjanja nedostataka smatramo da je nužno poboljšanje propisa koji reguliraju materiju obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti u smislu da bi trebalo zakonski propisati upotrebu izvansudskog načina rješavanja osigurateljnih sporova kao obveznu mjeru koja prethodi mogućem pokretanju sudskih sporova. To bi značilo da bi sudske sporove trebalo pokretati samo u slučajevima kada se rješavanje odštetnih zahtjeva nije usjelo postići u mirnom postupku, odnosno u postupku pred osigurateljem. Nadalje u zakonske odredbe bi trebalo uvrstiti odredbu o preuranjenosti tužbe kao obveznu i to na način da se tužba protiv osiguratelja može podnijeti tek ako izvansudski postupak rješavanja sporova s osigurateljem nije uspio. Na taj način bi se osiguratelju ostavilo dovoljno vremena za rješavanje odštetnih zahtjeva i smanjio bi se veliki broj nepotrebnih sudskih sporova. S druge strane oštećene osobe bi trebalo obvezati da se prije podnošenja tužbe nadležnom sudu, sa odštetnim zahtjevom obrate osiguratelju i da im se ostavi određeno vrijeme za izvansudsko rješavanje odštetnih zahtjeva. U tom smislu trebalo bi zakonski osmisliti obvezu oštećenika po kojoj je dužan prije podnošenja tužbe obratiti se sa zahtjevom za mirno rješenje spora odgovornom osiguratelju, a takvo obraćanje trebalo bi definirati kao procesnu pretpostavku za podnošenje tužbe. Osiguratelje bi trebalo prisiliti na aktivnije rješavanje odštetnih zahtjeva, a to bi se postiglo kada bi se osnažila pojedina sredstava oštećenikove zaštite kao što su primjerice rokovi u kojima osiguratelji moraju riješiti odštetni zahtjev oštećene osobe, radnje koje osiguratelj mora poduzeti kada dobije odštetni zahtjev, obvezu davanja osnovane ponude i obrazloženog odgovora, obvezu isplate nespornog dijela odštete. Propisanim rokovima se umanjuje štetni faktor vremena, poboljšava se položaj oštećenih osoba, a i osiguratelje se spriječava da budu pasivni pri obradi odštetnih zahtjeva. Da bi rokovi bili dobar instrument oštećenikove zaštite koji bi prisilili osiguratelje na aktivnije rješavanje odštetnih zahtjeva trebalo bi propisati i sankcije osiguratelju koji ne postupa u rokovima pri obradi odštetnog zahtjeva. Primjerice trebalo bi odrediti veće zakonske zatezne kamate, veću odštetu i sl.

Na temelju ovog rada mogu se ponuditi efikasnija rješenja koja bi doprinijela unaprijeđenju sustava zaštite trećih oštećenih osoba. Da bi se postigla što potpunija zaštita trećih oštećenih osoba trebalo bi oživjeti institut direktne obrade odštetnih zahtjeva čija je suština da se oštećeni iz osiguranja od automobilske odgovornosti obraća svom osiguratelju kod kojega on ima sklopljen ugovor o osiguranju od automobilske odgovornosti. Taj osiguratelj obrađuje odštetni zahtjev a štetnik i njegov osiguratelj dok traje postupak obrade i isplate štete ostaju izvan tog procesa. Institut direktne obrade odštetnih zahtjeva je izvrstan način ubrzanja postupka naknade štete iz razloga jer direktni osiguratelj najbolje poznaje konkretne prilike, oštećeni ima povjerenja u svog osiguratelja, raspolaze dokaznim materijalima itd. Stoga bi bilo korisno u zakonske odredbe uvesti obvezu osiguratelja na direktnu obradu odštetnih zahtjeva. Rokovi su, rekli smo također izvrstan instrument zaštite oštećenih osoba, no radi bržeg i učinkovitijeg postupka naknade štete smatramo da bi trebalo precizirati početak roka odštetnog zahtjeva, da li je to trenutak od podnošenja odštetnog zahtjeva ili trenutak prikupljanja potrebnih dokaza koji su potrebi osiguratelju za donošenje odluke. Također bi bilo potrebno odrediti koji su to propisani dokazi i tko ih mora pribaviti.

Isto tako, da bi se unaprijedio sustav oštećenikove zaštite bilo bi efikasno proširiti ovlasti pravobranitelja osiguranja i na imovinsko - pravne sporove i na taj način ubrzati postupak naknade štete i izbjeći nepotrebno parničenje. Nadalje, trebalo bi obvezati društva za osiguranje da obvezno prihvate prijedlog za pokretanje postupka mirenja kada je riječ o imovinsko – pravnom sporu kod kojeg nije sporan osnov nego samo visina odštetnog zahtjeva, ali uz uvođenje ograničenja da vrijednost predmeta spora ne premašuje određeni iznos. Postupak mirenja pred Centrom za mirenje također ima značajnu ulogu u zaštiti oštećenih osoba, a na što ukazuje i činjenica da se do rješenja postupka mirenja dolazi već nakon prvog ili drugog izmiriteljskog sastanka i to se do okončanja postupka dolazi češće sklapanjem nagodbe.

I zaključno možemo reći da je doprinos rada u kvalitetnoj analizi nedostataka u okviru sustava oštećenikove zaštite i davanju preporuka za poboljšanje sustava zaštite trećih oštećenih osoba ugovorom o obveznom osiguranju od automobilske odgovornosti. Na taj način bit će moguće da se u zaštiti trećih oštećenih osoba, već kod samog ugovaranja i isplate štete, pristupa jednostavnije i brže, na zadovoljstvo osiguranika, a uz prihvaćanje takvog pristupa od strane osiguratelja.

LITERATURA

- Atlija, I. (2016), Pravna priroda i dospelost obveze osiguratelja na isplatu naknade štete u obveznom osiguranju od automobilske odgovornosti, preuzeto 11. siječnja 2020. s <https://hrcak.srce.hr/165883>
- Baroš P. (2010) Direktni zahtjev – tužba oštećenog lica prema osiguravaocu, preuzeto 20. travnja 2020. <http://www.godisnjakpf.rs/wp-content/uploads/2012/01/baros10.pdf>
- Belanić, L. (2007) Treće osobe u osiguranju od automobilske odgovornosti, preuzeto 4. travnja 2020. s <https://hrcak.srce.hr/25377>
- Belanić, L. (2007) Granice odgovornosti osiguratelja prema trećima u osiguranju od automobilske odgovornosti za štetu, *Pravo i porezi*, 16 (12), 59-70. <https://www.bib.irb.hr/438302>
- Belanić, L. (2008) Izravno pravo u osiguranju od automobilske odgovornosti za štetu i njegovo ostvarenje, *Pravo i porezi*, 17 (3), 50-59. <https://www.bib.irb.hr/438303>
- Belanić, L., (2015), Odgovornost za automobilske štete u hrvatskom pravu sa osvrtom na neka pitanja ove odgovornosti u poredbenom pravu, preuzeto 15. svibnja 2020 s <http://www.erevija.org/pdf/articles/ser/Loris%20srb.pdf>
- Belanić, L. (2019) Pitanje odgode rješavanja odštetnih zahtjeva u osiguranju od automobilske odgovornosti, *Godišnjak*, 26 (1330-6227), 377-384. <https://www.bib.irb.hr/1040924>
- Bilten o sigurnosti cestovnog prometa (2019) preuzeto 25. studeni 2021 s https://mup.gov.hr/UserDocsImages/statistika/2020/Pokazatelji%20javne%20sigurnosti/bilten_promet_2019.pdf
- Brežanski, J., (2006) Osiguranje od automobilske odgovornosti – Pravo na naknadu štete, u: Boić, V., Brežanski, J., Jose Fernandez Martin, M., Grgić, M., Komorski, I., Lemor, U.,D., Opatić, N., Pauković, H., Pintarić, S., Pire, A., (ur.), *Zbornik sa 14. Savjetovanja o obradi i likvidaciji šteta* (str. 5-11), Opatija, Hrvatski ured za osiguranje.
- Crnić, I., Grbin, I. (1995) *Naknada štete, odgovornost za štetu i popravlanje štete*, Zagreb, Organizator.
- Crnić, I. (2004) *Odgovornost u slučaju nezgode izazvane motornim vozilom u prometu*, Zagreb, Inženjerski biro d.d.
- Crnić, I. (2013) *Utvrdjivanje iznosa novčane naknade neimovinske štete*, Zagreb, Organizator.
- Ćurković, M., (2007) *Obvezna osiguranja u prometu*, Zagreb, Inženjerski biro d.d.
- Ćurković, M., (2013) *Komentar Zakona o obveznim osiguranjima u prometu*, Zagreb, Inženjerski biro d.d.
- Ćurković, M., (2015) *Osiguranje od izvanugovorne i ugovorne (profesionalne) odgovornosti*, Zagreb, Inženjerski biro d.d.

- Ćurković, M., (2017) *Ugovor o osiguranju – Komentar odredaba Zakona o obveznim odnosima*, Zagreb, Inženjerski biro d.d.
- Ćesić, Z., Gorenc, V., Kačer, H., Momčinović, H., Pavić, D., Perkušić, A., Pešutić, A., Slakoper, Z., Vidović, A., Vukmir, B., (2005) *Komentar Zakona o obveznim odnosima*, Zagreb, RRIF.
- Grgić, M., (2006) V Direktiva Euroške unije o osiguranju od automobilske odgovornosti, u: Boić, V., Braženski, J., Jose Fernandez Martin, M., Grgić, M., Komorski, M., Lemor, U.,D., Opatić, N., Pauković, H., Pintarić, S., Pire, A., (ur.), *Zbornik sa 14. savjetovanja o obradi i likvidaciji šteta* (str. 55-66), Opatija, Hrvatski ured za osiguranje.
- Grubišić Đogić, N., (2015), Direktive Europske unije o osiguranju od automobilske odgovornosti, u: Ćurković, M., Dobrić, S., Martinović Horvat, J., Krišto, J., Šker, T., (ur.) *Zbornik radova s međunarodne znanstveno – stručne konferencije, Dani hrvatskog osiguranja* (str. 73-84), Zagreb, Hrvatska gospodarska komora
- Hrvatski ured za osiguranje – Zagreb, Garancijski fond, preuzeto 11. listopada 2021 s <https://huo.hr/hr/huo/garancijski-fond>
- Hrvatski ured za osiguranje – Zagreb, Pravobranitelj na području osiguranja, preuzeto 9. rujna 2021. s <https://huo.hr/hr/zastita-potrosaca/pravobranitelj-na-podrucju-osiguranja>
- Hrvatski ured za osiguranje – Zagreb, Centar za mirenje, preuzeto 15. rujna 2021. s <https://huo.hr/hr/zastita-potrosaca/centar-za-mirenje>
- Jug, J., (2015), Naknada buduće štete, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, Vol. 36, No.1, preuzeto s <https://hrcak.srce.hr/141258>
- Lui, A., (2008), Kodeks poslovne osigurateljne i reosigurateljne etike – nepoštivanje, u: Bilić-Erić, H., Biočić, V., Bralić, D., Brežanski, J., Ćurković, M., Dobrić, S., Franić, I., Grgić, M., Lui, A., Matijević, B., Strinavić, K., Veselić, I., (ur.), *Zbornik 16. savjetovanja o obradi i likvidaciji automobilskih šteta*, (str. 145-154), Opatija, Hrvatski ured za osiguranje.
- Matijević, B., (2008), Naknada štete u obliku rente, u: Bilić-Erić, H., Boić, V., Bralić, D., Brežanski, J., Ćurković, M., Dobrić, S., Franić, I., Grgić, M., Lui, A., Matijević, B., Strinović, K., i Veselić, I. (ur.) *Zbornik 16. savjetovanja o obradi i likvidaciji automobilskih šteta* (str. 17-49), Opatija, Hrvatski ured za osiguranje.
- Strinavić, K. (2008), Direktive Europske unije o osiguranju motornih vozila i obradi šteta, u: Bilić-Erić, H., Boić, V., Bralić, D., Brežanski, J., Ćurković, M., Dobrić, S., Franić, I., Grgić, M., Lui, A., Matijević, B., Strinović, K., i Veselić, I. (ur.) *Zbornik 16. savjetovanja o obradi i likvidaciji automobilskih šteta* (str. 163-171), Opatija, Hrvatski ured za osiguranje.
- Vedriš, M., Klarić, P., (2014), *Građansko pravo: opći dio, stvarno pravo, obvezno i nasljedno pravo*, 14 izd., Zagreb, Narodne novine d.d.

- Zakon o osiguranju, Narodne novine br. 35/05, 112/18, 63/20, 133/20,
<https://www.zakon.hr/z/369/Zakon-o-osiguranju>
- Zakon o obveznim odnosima, Narodne novine br. 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18, 126/21,
<https://www.zakon.hr/z/75/Zakon-o-obveznim-odnosima>
- Zakon o obveznim osiguranjima u prometu, Narodne novine br. 151/05, 36/09, 75/09, 76/13,
152/14, <https://www.zakon.hr/z/370/Zakon-o-obveznim-osiguranjima-u-prometu>
- Zakon o sigurnosti prometa na cestama, Narodne novine br. 67/08, 48/10, 74/11, 80/13,
158/13, 92/14, 64/15, 108/17, 70/19, 42/20,
<https://www.zakon.hr/z/78/Zakon-o-sigurnosti-prometa-na-cestama>

ŽIVOTOPIS

Sofija Šutalo, rođena je 4. srpnja 1977 godine u Metkoviću. Nakon završetka Srednje Medicinske škole u Dubrovniku, odlazi na studij u Zagreb, gdje 2006 godine završava Pravni fakultet te je stekla zvanje diplomiranog pravnika. Nakon odrađenom vježbeničkog staža u odvjetničkom uredu, 2008 godine polože Pravosudni ispit, a 2011 godine upisuje na Ekonomskom fakultetu u Zagrebu poslijediplomski specijalistički studij - Osiguranje i reosiguranje. Od 2009 godine zaposlena je u Croatia osiguranju d.d. gdje prvotno radi u Sektoru za upravljanje naknadama štete kao pravni zastupnik, te 2016 godine prelazi u Sektor za pravne poslove gdje radi kao specijalista za korporativno upravljanje u Sektoru za pravne poslove. Aktivno se služi engleskim jezikom.