

Novela Zakona o obveznim osiguranjima u prometu iz 2023. godine

Šestak, Zvonimir

Master's thesis / Diplomski rad

2024

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Law / Sveučilište u Zagrebu, Pravni fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:199:529662>

Rights / Prava: [In copyright](#) / [Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2025-01-28**



Repository / Repozitorij:

[Repository Faculty of Law University of Zagreb](#)



REPUBLIKA HRVATSKA
SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
PRAVNI FAKULTET

Student:

Zvonimir Šestak

DIPLOMSKI RAD

Novela Zakona o obveznim osiguranjima u prometu iz 2023. godine

Kolegij:

PRAVO OSIGURANJA

Mentor:

prof. dr. sc. Jasenko Marin

Zagreb, 2024.

Izjava o izvornosti

Ja, Zvonimir Šestak, pod punom moralnom, materijalnom i kaznenom odgovornošću, izjavljujem da sam isključivi autor diplomskog rada te da u radu nisu na nedozvoljeni način (bez pravilnog citiranja) korišteni dijelovi tuđih radova te da se prilikom izrade rada nisam koristio/-la drugim izvorima do onih navedenih u radu.

Zvonimir Šestak

Sažetak

U ovom radu prikazane su promjene iz novele Zakona o obveznim osiguranjima u prometu iz 2023. godine kroz tematske jedinice. Također, navedene su promjene u pravu Europske unije koje su uzrok promjenama u Zakonu. Isto tako, obrađena je i inkorporirana stručna literatura na temu promjena iz Zakona. Nadalje, iznesene su nejasnoće i nelogičnosti kod nekih promjena Zakona.

Ključne riječi: Zakon o obveznim osiguranjima u prometu, europsko prometno zakonodavstvo, obvezna osiguranja u prometu, automatizirana i autonomna vozila.

Summary

This paper presents the changes introduced in the 2023 Amendment to the Act on Compulsory Traffic Insurance, organized into thematic sections. Additionally, it outlines the changes in European Union law that prompted the amendments to the Act. Furthermore, relevant professional literature on the topic of these changes is incorporated and analyzed. Finally, the paper highlights ambiguities and inconsistencies in certain aspects of the amendments to the Act.

Keywords: Act on Compulsory Traffic Insurance, European transport legislation, mandatory traffic insurance, automated and autonomous vehicles.

Sadržaj

1. Pojam i klasifikacija obveznih osiguranja	1
2. Direktiva 2009/103/EZ i Direktiva 2021/2118.....	2
3. Novela Zakona o obveznim osiguranjima u prometu.....	6
3.1. Osiguranje brodica odnosno jahti	7
3.2. Nove i izmijenjene definicije pojmova te područje primjene	9
3.2.1. Zračni promet	9
3.2.2. Vozila i automatizirana vozila	11
3.3. Motorni sport	14
3.4. Zaštita prava i procesna strana novele Zakona	15
3.4.1. Nadzor automobilske osiguranja.....	15
3.4.2. Postupak, prava i rokovi kod podnošenja zahtjeva	15
3.4.3. Nesolventnost društva za osiguranje	17
3.5. Ostale promjene	19
3.5.1. Potvrda o odštetnim zahtjevima	19
3.5.2. Franšiza	20
3.5.3. Počekni rok	20
3.5.4. Gubitak prava iz osiguranja	21
3.5.5. Hrvatski ured za osiguranje	21
4. Zaključak	23
5. Popis literature	25
5.1. Propisi	25
5.2. Sudska praksa	26
5.3. Knjige i članci	26

1. Pojam i klasifikacija obveznih osiguranja

Osiguranje, općenito govoreći, je gospodarska djelatnost u kojoj se osiguranicima pruža ekonomska zaštita od posljedica nastalih iz dogovorenih ili propisanih rizika. Ta se zaštita postiže sklapanjem ugovora o osiguranju. Predmet osiguranja su osobe, imovina ili pravni odnosi ili neka od kombinacija ovih tri.¹ Za potrebe ovog rada bitno je osiguranje od pravnih odnosa odnosno konkretnije, osiguranje od odgovornosti štete nanesene trećima. Osnovna ideja osiguranja je da ono svojim sudionicima pruža ekonomsku sigurnost kroz disperziju rizika. Primjerice, rizik od prometne nesreće rasprši se na više sudionika tako da ti sudionici plaćaju premiju odnosno naknadu za osiguranje te onog trenutka kada nastane rizik, osiguravatelj temeljem primljenih premija isplati osigurninu za prometnu nesreću. Navedena situacija je klasičan primjer načela solidarnosti i uzajamnosti.² Moderan pravni sustav i ljudska zajednica općenito počivaju na ideji da je osiguranje svuda oko nas, a to se posebno ogleda u ulozi osiguranja kao alata za zaštitu treće strane. Iako su ugovori o osiguranju privatno-pravne naravi, upravo iz navedenog načela zaštite trećeg, pravni poredak neke vrste osiguranja stavlja u javnu sferu.³

Što se tiče klasifikacije osiguranja postoji nekoliko podjela. Prema mjestu rizika osiguranje se dijeli na: zračno, pomorsko, kopneno. Za potrebe ovog rada ova podjela je relevantna jer materija rada pokriva sva tri. Nadalje, postoji podjela prema predmetu osiguranja, a to su: osiguranje imovine, osoba i osiguranje od odgovornosti. Za rad je najbitnije osiguranje od odgovornosti. Sljedeća u nizu podjela je ona na temelju obveznosti, a budući da se u ovom radu govori o Zakonu o obveznim osiguranjima u prometu⁴ (u daljnjem tekstu: „**ZOOP**“ i „**Zakon**“), ona je također relevantna.⁵ Budući da moderan ekonomski i pravni sustav počiva na ideji da je osiguranje utkano u većinu odnosa, zakonodavac je neka od osiguranja svrstao pod obvezna upravo zato jer imaju određenu socijalnu funkciju što znači da se ne može ući u neki pravni odnos bez da se sklopi određeni ugovor o osiguranju. Generalno je pravilo da je osiguranje obvezno samo ako se radi o osiguranju od odgovornosti i to samo u nekim djelatnostima koja

¹ Pavić, D., *Ugovorno pravo osiguranja Komentar zakonskih odredaba*, Tectus, Zagreb, 2009. godina, str. 7.

² Pavić, D., *op. cit.* u bilj. 1, str. 7.

³ Pavić, D., *op. cit.* u bilj. 1, str. 8.

⁴ Zakon o obveznim osiguranjima u prometu ("Narodne novine" br. 151/05., 36/09., 75/09., 76/13., 152/14., 155/23.)

⁵ Pavić, D., *op. cit.* u bilj. 1, str. 9.

su od općeg interesa, ali naravno da postoje iznimke od tog pravila. Ideja iza obvezatnosti osiguranja u prometu je zaštita trećih odnosno oštećenih osoba u prometnoj nesreći. Nadalje, obvezno osiguranje može nastati na temelju zakona ili na temelju ugovora. Hrvatski zakonodavac je odlučio propisati da obvezno osiguranje nastaje na temelju ugovora. To znači da osiguranje od automobilske odgovornosti nastaje onog trenutka kad ugovor između ugovaratelja osiguranja i osiguratelja stupi na snagu. Ono što Zakon propisuje je činjenica da je odnos između osiguratelja i ugovaratelja osiguranja obvezan u pogledu osiguranja od automobilske odgovornosti. Dakle pravni temelj takvog ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti je ugovor kao takav, a ne zakon.⁶ No, treba napomenuti da je ugovor o osiguranju primaran izvor prava između stranaka te da se prvo gleda što piše u ugovoru, a zatim se gleda što piše u zakonu jer i zakon je izvor prava između stranaka ugovora. Uglavnom je takva dinamika tumačenja, ali naravno da zakon ima svoje norme koje se ne mogu izbjeći ugovorom.⁷ Dobar dio propisa koji se primjenjuje u Republici Hrvatskoj imaju svoj izvor u pravu Europske unije, a pogotovo osiguranje od automobilske odgovornosti. Pošto je pravo koje uređuje AO osiguranje harmonizirano, u pravnim izvorima EU navodi se da je primaran cilj tih propisa zaštita ugovaratelja osiguranja i korisnika osiguranja⁸

2. Direktiva 2009/103/EZ i Direktiva 2021/2118

Direktiva Europskog parlamenta i Vijeća 2009/103/EZ (u daljnjem tekstu: „**Direktiva 2009/103**“) je Direktiva koja uređuje obveznu sferu obveznih osiguranja motornih vozila u prometu.⁹ Ona je kodificirajuća jer je objedinila sve dotadašnje direktive koje su odnosile na osiguranje od odgovornosti motornih vozila.¹⁰ Zatim je 2021. godine stupila na snagu Direktiva (EU) 2021/2118 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. studenoga 2021. o izmjeni Direktive 2009/103/EZ (u daljnjem tekstu: „**Direktiva 2021/2118**“) koja je izmijenila stariju Direktivu te

⁶ Pavić, D., *op. cit.* u bilj. 1, str. 11.

⁷ Zakon o obveznim odnosima ("Narodne novine" br. 35/05., 41/08., 125/11., 78/15., 29/18., 126/21., 114/22., 156/22., 145/23., 155/23.) čl. 924.

⁸ Josipović, T.; Kanceljak, I.; Nikšić, S.; Petrović, S.; Poljanec, K.; Babić, D. A.; Zgrabljic Rotar, D.; Baretić, M.; Ernst, H.; Jakšić, T.; Bilić, A.; Potočnjak, Ž.; Grgić, A.; Majstorović, I.; Šimović, I.; Hoško, T.; Jurić, M.; Matanovac Vučković, R.; Mudrić, M.; Savić, I.; Marin, J.; *Privatno pravo Europske unije*, Narodne novine, Zagreb, svibanj 2022. godine, str. 995 – 997.

⁹ Direktiva 2009/103/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 16. rujna 2009. u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i izvršenje obveze osiguranja od takve odgovornosti, SL L 263, 7.10.2009., str. 11-31, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2009/103/oj>

¹⁰ Marin, J., Novine u zakonskom uređenju osiguranja od automobilske odgovornosti u Republici Hrvatskoj, *Tokovi osiguranja: časopis za teoriju i praksu osiguranja*, godina XL, broj 4/2024, str. 768.

„ulila“ sudsku praksu u jedinstven propis.¹¹ Naravno, to ne znači da se sudska praksa više ne gleda i ne primjenjuje.

Za daljnje razumijevanje teme ovog rada bitno je navesti članke 3. i 5. Direktive 2009/103 te objasniti njihovu dinamiku i odraz na Zakon o obveznim osiguranjima u prometu. Dakle, članak 3. propisuje da, uzimajući u obzir iznimke iz članka 5., svaka država članica poduzima sve odgovarajuće mjere kako bi osigurala da je građanskopravna odgovornost u pogledu upotrebe vozila koja se uobičajeno nalaze na njezinu području pokrivena osiguranjem uz iznimku motornih sportova. S druge strane, članak 5. dopušta iznimke kada se ne mora osigurati građanskopravna odgovornost, u pogledu različitih vrsta vozila i osoba. Naravno, o dopuštenim iznimkama države članice moraju obavijestiti Europsku Komisiju.¹²

Dakle, Sud Europske unije je u velikoj mjeri proširio i precizirao primjenu Direktive 2009/103 svojim tumačenjima kroz poznate slučajeve od kojih će se analizirati samo neki koji se smatraju najvažnijim. Dva od tri analizirana slučajeva (*Vnuk i Andrade*) dogodili su se prije stupanja na snagu Direktive 2009/103, ali zbog identičnosti u spornim pitanjima i pravnog kontinuiteta može se reći da su primjenjivi i korisni u kontekstu Direktive 2009/103. Treći se analizirani slučaj (*Torreiro*) dogodio nakon stupanja na snagu Direktive 2009/103.

U takozvanom slučaju *Vnuk*, gospodin je pretrpio ozljede zbog toga što je traktor kojeg je vozio unatrag udario ljestve što je rezultiralo ozljedom oštećenoga. Zatim, oštećeni je tužio osiguravatelja. Slovenski sudovi su zauzeli stav da polica obveznog osiguranja u prometu pokriva štetu uzrokovanu upotrebom traktora kao prijevoznog sredstva, ali ne onu uzrokovanu upotrebom traktora kao stroja ili pogonskog uređaja. Valja napomenuti da postoji mogućnost da država članica isključi iz obveze osiguranja određene vrste vozila (poput industrijskih ili poljoprivrednih vozila), ali u vezi sa *Vnuk* slučajem, tada, u Sloveniji nisu postojala primjenjiva isključenja obveze osiguranja. Zato upotreba traktora kao „poljoprivrednog stroja“ nije bila isključena iz konkretnog slučaja, već je traktor bio „upotrijebljen kao vozilo“. Pitanje Vrhovnog suda Slovenije, a koje je upućeno Sudu Europske unije je: kako tumačiti pojam „upotrebe vozila“?. Naime, u svakoj državi članici Europske unije se navedeni pojam može tumačiti na različite načine što je neprihvatljivo jer dovodi do pravne nesigurnosti i neujednačene prakse među državama članicama. Taj problem je u doktrini međunarodnog privatnog prava riješen

¹¹ Direktiva (EU) 2021/2118 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. studenoga 2021. o izmjeni Direktive 2009/103/EZ u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i izvršenje obveze osiguranja od takve odgovornosti, SL L 430, 2.12.2021., str. 1–23, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2021/2118/oj>, Države članice do 23. prosinca 2023. morale su uskladiti vlastito zakonodavstvo sa navedenom Direktivom

¹² Direktiva 2009/103 te Direktiva 2021/2118 čl. 3. i 5.

takozvanim autonomnim tumačenjem¹³ gdje svaka država članica mora tumačiti pojam ujednačeno bilo to temeljem intervencije Suda Europske unije ili direktno temeljem jasno propisane definicije. Slijedom navedenog, Sud Europske unije je presudio da se pojam „upotreba vozila“ odnosi na svaku upotrebu vozila koja je u skladu s uobičajenom funkcijom tog vozila. U slučaju *Vnuk*, traktor koji je išao unatrag kako bi se parkirao i završio transport potpada pod danu definiciju „upotrebe vozila“. Dakle, navedeni štetni događaj spada u obvezu osiguranja sukladno Direktivi.¹⁴

Drugi poznati slučaj je *Rodrigues de Andrade* koji isto postavlja pitanje upotrebe vozila, ali je odluka Suda Europske unije drugačija. Naime, činjenični opis slučaja je taj da je oštećenica radila sa traktorom koji je nosio uređaj za raspršivanje herbicida. Traktor je stajao na mjestu dok je njegov motor radio kako bi pogonio uređaj za raspršivanje, a cijelo vrijeme padala je kiša te je traktor kliznuo i na taj način usmratio oštećenicu. Slučaj je došao pred Žalbeni sud u Guimarãesu, postupak je prekinut te je spomenuti sud uputio Sudu Europske unije 3 pitanja. Prvo pitanje je: „primjenjuje li se obveza osiguranja predviđena člankom 3. stavkom 1. Direktive Vijeća 72/166/EEZ Vijeća od 24. travnja 1972 na upotrebu vozila bilo gdje, na javnom ili privatnom mjestu, isključivo kada se kreću ili također kada se ne kreću, ali im je upaljen motor?“. Drugo pitanje: je li navedenim pojmom „upotreba vozila“ obuhvaćen, u smislu članka 3. stavka 1. navedene direktive, poljoprivredni traktor koji je u okolnostima navedenim iz činjeničnog stanja usmratio oštećenicu? Treće pitanje je: isključuje li se obveza osiguranja predviđena gore navedenim člankom Direktive ako se vozila upotrebljavaju isključivo u poljoprivredne ili industrijske svrhe? Sud Europske unije je odgovorio na prvo pitanje pozivajući se na slučaj *Vnuk* i ponovio da nije relevantno dogodi li se nesreća na javnom ili privatnom putu. Na drugo pitanje odgovor Suda Europske unije je da se pojam „upotreba vozila“ tumači autonomno i da je navedeni pojam razjašnjen u slučaju *Vnuk*. Međutim, razlika naspram slučaja *Vnuk* je ta da je traktor ovdje, prilikom nesreće bio upotrijebljen kao radni stroj te samim time ne spada pod pojam „upotrebe vozila“ iz spomenute Direktive. Nadalje, na treće pitanje Sud Europske unije nije dao odgovor jer je treće pitanje ocijenio kao hipotetsko pitanje, a samim time i nedopušteno.¹⁵

¹³ Bouček, V., *Europsko međunarodno privatno pravo u eurointegracijskom procesu i izabrana pitanja međunarodnog prava*, Narodne novine, Zagreb, 2021. godina, str. 78.

¹⁴ *Vnuk protiv Zavarovalnica Triglav d.d.*, C-162/13 od 4. rujna 2014. godine, Zbornik sudske prakse – Opći zbornik, ECLI:EU:C:2014:2146

¹⁵ *Isabel Maria Pinheiro Vieira Rodrigues de Andrade, Fausto da Silva Rodrigues de Andrade protiv Joséa Manuela Proença Salvadora, Crédito Agrícola Seguros – Companhia de Seguros de Ramos Reais SA, Jorgea*

Treći značajan slučaj je takozvani slučaj *Torreiro* u kojem je gospodin *Torreiro* tokom vojnih vježbi nastradao zadobivši ozljede prilikom naleta vojnog vozila. Španjolski prvostupanjski sud odbio je tužbu navodeći da: „njegove ozljede nisu posljedica „događaja prilikom upotrebe” jer se vozilo u kojem se nalazio kretalo po terenu koji nije prikladan za tu namjenu i koji se ne upotrebljava često“. Nacionalni žalbeni sud prekinuo je postupak i postavio je Sudu Europske unije slijedeća pitanja. Prvo: „Može li se pojam ‚upotreba vozila’ ili ‚događaj prilikom upotrebe’, kao rizik osiguranja od građanskopravne odgovornosti zbog upotrebe i prometovanja motornih vozila, na koji upućuje zakonodavstvo Unije (osobito članak 3. Direktive 2009/103), nacionalnim zakonodavstvom države članice definirati drukčije od onoga kako je određeno zakonodavstvom Unije?“. Drugo pitanje glasi: „U slučaju pozitivnog odgovora, mogu li se iz tog pojma (osim određenih osoba, vozila s određenim registarskim pločicama ili određenih vrsta vozila, kako je predviđeno člankom 5. stavcima 1. i 2. Direktive 2009/103) isključiti slučajevi upotrebe ovisno o mjestu na kojem se odvija, na primjer na putovima ili terenima koji ‚nisu prikladni’ za upotrebu?“. Te treće: „U istom slučaju, mogu li se iz pojma ‚događaj prilikom upotrebe’ isključiti određene aktivnosti vozila koje se odnose na njegovu namjenu (na primjer, njegova upotreba u svrhu sporta, industrije ili poljoprivrede) ili na namjeru vozača (kao što može biti slučaj počinjenja namjernog kaznenog djela vozilom)?“. Sud Europske Unije odgovorio je na prvo pitanje pozivajući se na prethodna dva gore opisana slučaja i ukratko rekao da se pojmovi iz Direktive i nacionalnog prava ne mogu tumačiti drugačije jer to suprotno doktrini autonomnog tumačenja. Na drugo pitanje, Sud se također poziva na svoje prijašnje odluke i sudi da za članak 3. Direktive nije relevantan teren – dakle, činjenica da teren nije prikladan i da se ne upotrebljava često je irelevantna – već je relevantna definicija pojma „upotrebe vozila“, a koja glasi da je upotreba vozila svaka upotreba koja je u uobičajenoj funkciji vozila. Budući da se treće pitanje odnosi na upotrebu vozila u sportske, industrijske ili poljoprivredne svrhe, a glavni postupak se odnosi na vojnu funkciju vozila, Sud europske unije nije dao odgovor jer je treće pitanje hipotetsko.¹⁶

Iz opisanih slučajeva mogu se izvući smjernice u razmišljanju i tumačenju pojmova Direktive 2009/103, a koje su obvezne za sve adresate. Nadalje, osim pojmova koji se moraju tumačiti

Oliveira Pinta, C-514/16 od 28. studenoga 2017. godine, Zbornik sudske prakse – Opći zbornik – odjeljak „Podaci o neobjavljenim odlukama”, ECLI:EU:C:2017:908

¹⁶ *José Luis Núñez Torreiro protiv AIG Europe Limited, Sucursal en España, prije Chartis Europe Limited, Sucursal en España, Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (Unespa)*, C-334/16 od 20. prosinca 2017. godine, Zbornik sudske prakse – Opći zbornik – odjeljak „Podaci o neobjavljenim odlukama”, ECLI:EU:C:2017:1007

autonomno, što znači jednako na cijelom području važenja pravnog izvora, navedeni slučajevi pružaju uvid u činjenicu da je kontekst važan i da može promijeniti kako će glasiti presuda.

3. Novela Zakona o obveznim osiguranjima u prometu

Zakon o obveznim osiguranjima u prometu propisuje i pobliže uređuje sljedeće vrste (obveznih) osiguranja: i) osiguranje putnika u javnom prometu od posljedica nesretnog slučaja, ii) osiguranje korisnika/vlasnika vozila od automobilske odgovornosti za štete nanese trećima, iii) osiguranje zračnog prijevoznika/operatora zrakoplova od odgovornosti za štete nanese trećim osobama i putnicima te iv) osiguranje vlasnika/korisnika brodice na motorni pogon, odnosno jahte od odgovornosti za štete nanese trećim osobama.¹⁷

S obzirom da su neka od navedenih osiguranja uređena i izvorima europskog prava, treba imati na umu da je pravo Europske unije u hijerarhiji pravnih izvora iznad hrvatskih zakona. Prvo se primjenjuje europsko pravo pa tek onda hrvatsko nacionalno pravo, ali bitno je napomenuti da se koristi i europsko i hrvatsko kao jedan sustav. Drugim riječima, ako hrvatski zakon ne proturječi, nego samo nadopunjuje europsko pravo, tada se koristi i jedno i drugo pravo.¹⁸

Cilj novele ZOOP-a iz 2023. godine je unaprjeđenje postupka zaštite žrtava prometnih nesreća kako bi se njihova prava bolje zaštitila. Također, cilj joj je usklađivanje zakonskog okvira s pravnom stečevinom Europske unije.¹⁹

Zakonodavac je propisao mehanizam pomoću kojeg se minimalne svote osiguranja mijenjanju s vremenom. U tom smislu valja napomenuti članak koji propisuje da Vlada Republike Hrvatske svakih pet godina od stupanja na snagu ovoga Zakona na prijedlog nadzornog tijela preispituje iznose osigurane svote te, po potrebi, donosi odluku o povećanju istih prema indeksu potrošačkih cijena koji objavljuje Državni zavod za statistiku, s tim da smanjenje predmetnoga indeksa neće imati utjecaja na visinu osiguranih iznosa.²⁰ S druge strane, starija verzija Zakona propisuje da će Vlada RH odluku o povećanju osigurane svote.²¹ Navedena promjena rezultira time što je Vlada primorana svakih 5 godina, barem preispitati ako ne i promijeniti iznos osigurane svote. To može biti dobra stvar jer je osigurano barem da se iznos propitkuje svakih

¹⁷ ZOOP čl. 2. st. 1.

¹⁸ Bouček, V., *op. cit.* u bilj. 13., vidi bilj. 36. za objašnjenje.

¹⁹ Konačni prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o obveznim osiguranjima u prometu, Hrvatski sabor, KLASA: 022-02/23-01/64, URBROJ: 65-23-8, Zagreb, 30. studenoga 2023. godine, str. 26. i 28., dostupno na: <https://www.sabor.hr/hr/sjednice-sabora/konacni-prijedlog-zakona-o-izmjenama-i-dopunama-zakona-o-obveznim-osiguranjima-u> (17.11.2024. godine)

²⁰ ZOOP čl. 19. st. 3.

²¹ ZOOP (2006. godina) čl. 19. st. 3.

5 godina dok je u prijašnjoj odredbi bilo propisano samo da će Vlada donijeti odluku. Naravno, nova odredba ne znači da Vlada ne može propitkivati iznos osigurane svote i prije propisanog roka od 5 godina.

Iznosi minimalnih pokrića harmonizirani su na razini Europske unije putem Direktive 2021/2118 te kao posljedica transponirani u ZOOP.²²

U sljedećim podnaslovima izložit će se promjene koje su se dogodile u noveli zakona iz 2023. godine.

3.1. Osiguranje brodica odnosno jahti

Prije nego što se spomene ZOOP potrebno je navesti definicije brodice i jahte iz Pomorskog zakonika te usporediti s onima iz ZOOP-a radi boljeg razumijevanja i kritike. Naime, po Pomorskom zakoniku brodica jest plovni objekt namijenjen za plovidbu morem koji je ovlašten prevoziti najviše 12 putnika, čija je duljina trupa veća od 2,5 metra, a manja ili jednaka 15 metara, ili ukupne snage porivnih uređaja veća od 5 kW, a što ne obuhvaća natjecateljska vozila, pedaline, daske za jedrenje i slično.²³ S druge strane, ZOOP propisuje da je brodica plovni objekt namijenjen za plovidbu morem kako je uređeno odredbama zakona kojim se uređuje sigurnost plovidbe u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske čija ukupna snaga porivnih uređaja prelazi 15 kW.²⁴ Dakle, radi se o dvije različite definicije iste stvari što svakako nije dobro. Postavlja se pitanje koju bi trebalo primjenjivati. U slučaju osiguranja brodica, ZOOP je *ius specialis*, a Pomorski zakonik *ius generalis*. Definicije se uvelike razlikuju po kriteriju snage. Po pitanju osiguranja od odgovornosti brodica, moguće je objašnjenje po kojem se hrvatski zakonodavac odlučio da se za slabije brodice od 15 kW ne isplati (u smislu aktuarske računice rizika i premije) propisati obvezu sklapanja police osiguranja. Nadalje, Pomorski zakonik propisuje da jahta jest plovni objekt za sport i razonodu, neovisno o tome koristi li se za osobne potrebe ili za gospodarsku djelatnost, a čija je duljina trupa veća od 15 metara i koji je namijenjen za dulji boravak na moru, te koji je osim posade ovlašten prevoziti do 12 putnika.²⁵ S druge strane, ZOOP propisuje da je jahta je plovni objekt za šport i razonodu kako je uređeno odredbama zakona kojim se uređuje sigurnost plovidbe u

²² Marin, J., *op. cit.* u bilj. 10., str. 14.

²³ Pomorski zakonik ("Narodne novine" br. 181/04., 76/07., 146/08., 61/11., 56/13., 26/15., 17/19.) čl. 5. st. 1. toč. 7.

²⁴ ZOOP čl. 3. st. 1. toč. 3.

²⁵ Pomorski zakonik čl. 5. st. 1. toč. 13.

unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske.²⁶ Definicija jahte iz ZOOP-a je (u suštini) ista kao i u Pomorskom zakoniku.

U svakom slučaju, različite definicije jedne stvari unutar istog pravnog sustava dovode do nejasnoća i pravne nesigurnosti te bi se navedene definicije trebale uskladiti, a iznos premije uskladiti s računom rizika i premije.

Jedna od dvije kozmetičke promjene u pogledu osiguranja brodica odnosno jahti je da obveza osiguranja navedenih više nema donju granicu snage motora u članku 41. st. 1. već je donja granica motora navedena u definiciji brodice iz članka 2. st. toč. 3. Druga promjena je da se najmanji iznos svote osiguranja po jednom štetnom događaju pretvorio u eure.²⁷ Što se tiče brodica, trebala bi se uskladiti definicija brodice što bi rezultiralo da snaga motora bude ista u oba zakona. Također, možda bi bilo oportuno da se snaga motora brodice iz definicije iste uskladi na način da se propiše manja snaga motora i to ona iz Pomorskog zakonika jer bi to rezultiralo time da više brodica bude pokriveno osiguranjem što donosi svoje benefite, ali i nedostatke poput veće premije. Navedena promjena bila bi u skladu s međunarodnim zahtjevima da se brodovi i slična plovila, koja mogu prouzrokovati veliku štetu, obvezno osiguraju od građanskopravne odgovornosti. Cilj zaštite potencijalnih žrtava kroz obvezno osiguranje prisutan je i u Direktivi 2009/103²⁸, a ekvivalent tomu bila bi Direktiva 2009/20/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. godine koja propisuje u uvodnim izjavama da bi obvezno osiguranje trebalo pružiti veću zaštitu žrtvama. Također, spomenuta direktiva u članku 4. propisuje da svaka država članica mora zahtijevati da brodovlasnici ugovore osiguranje koje pokriva brodove koji plove pod njezinom zastavom.²⁹ Također, obvezno osiguranje doprinosi višim standardima sigurnosti jer da bi određeni predmet bio obuhvaćen osiguranjem, osiguravatelji zahtijevaju da taj predmet bude održavan/napravljen u skladu sa dogovorenim odnosno visokim standardima. Dakle, osim funkcije zaštite potencijalnih žrtava proširenje obveznog osiguranja pozitivno utječe i na kvalitetu i sigurnost vozila/brodica. S druge pak strane, uklanjanje uvjeta snage motora moglo bi dovesti do povećanja premije.

²⁶ ZOOP čl. 3. st. 1. toč. 7.

²⁷ ZOOP čl. 41. st. 1. te čl. 42. st. 2.

²⁸ Direktiva 2009/103, uvodne napomene toč. 12., 21., 29., 31., 46.

²⁹ Direktiva 2009/20/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o osiguranju brodovlasnika za pomorske tražbine, SL L 131, 28.5.2009, p. 128–131, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2009/20/oj>, čl. 4., uvodne napomene toč. 4.

3.2. Nove i izmijenjene definicije pojmova te područje primjene

Područje primjene Zakona je prošireno. Člankom 2. dodatno se propisuje da Republika Hrvatska jamči naknadu štete u slučaju kada je šteta nastala kao posljedica upotrebe vozila u kontekstu terorističkog čina. Nadalje, Zakon u istom članku propisuje da svaka odredba koja se odnosi na vlasnika odnosno korisnika vozila, također, odnosi se i na vlasnika odnosno korisnika automatiziranog vozila. Dodatno proširenje odnosi se na osiguranje kod motornih sportova^{30,31}. Nadalje, u članku 4. se propisuje da vozila koja su privremeno ili trajno povučena iz upotrebe i zabranjena za upotrebu u skladu s posebnim propisima i koja se upotrebljavaju isključivo na područjima na kojima je pristup ograničen u skladu s posebnim propisima, isključena od obveze i obnavljanja osiguranja.³²

Po uzoru na definiciju upotrebe vozila iz gore obrađenih slučajeva Suda europske unije, definicija upotrebe vozila preslikana je u članak 3.³³

3.2.1. Zračni promet

Zračni promet uvelike je reguliran pravnom stečevinom Europske unije, ali nekolicina odredbi je sadržana i u nacionalnom pravu, točnije u ZOOP-u. U članku 40.a nadodan je stavak 2. koji kaže da se za zračne prijevoznike primjenjuju, osim odredbi Uredbe (EZ) br. 785/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. travnja 2004. o zahtjevima za zračne prijevoznike i operatore zrakoplova u vezi s osiguranjem (u daljnjem tekstu: „**Uredba 785/2004**“)³⁴, i odredbe ovog zakona koje se tiču zračnih prijevoznika.³⁵ Na prvi pogled ovo je velika promjena, ali zapravo ima samo funkciju obavijesti jer i dalje bi se primjenjivao ZOOP uz spomenutu Uredbu sukladno naukama međunarodnog privatnog prava.³⁶ Također, još jedan razlog zašto taj članak ne donosi ništa supstantivno u pravni sustav je taj da je odredba članka Zakona podređena

³⁰ Vidi poglavlje ovog rada pod 3.3.

³¹ ZOOP čl 2. st 3. t. 2., st. 4., st. 5.

³² ZOOP čl. 4. st. 4.

³³ ZOOP čl. 3. st. 1. toč. 33: upotreba vozila je svaka upotreba vozila koja je u skladu s funkcijom vozila kao prijevoznog sredstva u trenutku prometne nesreće, neovisno o značajkama vozila i neovisno o terenu na kojem se motorno vozilo upotrebljava te o tome je li ono u stanju mirovanja ili u pokretu

³⁴ Uredba (EZ) br. 785/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. travnja 2004. o zahtjevima za zračne prijevoznike i operatore zrakoplova u vezi s osiguranjem, SL L 138, 30.4.2004., str. 1–6, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/785/oj>

³⁵ ZOOP čl. 40.a

³⁶ Bouček, V., *op. cit.* u bilj. 13., str. 30, 31, 35, 39, 51. Dakle, autor kaže da se prvo primjenjuju Uredbe i Direktive pa tek onda nekoliko stepenica ispod i nacionalni zakon. Iz toga slijedi da nacionalni zakon ne može reći koja Uredba će se primjenjivati ili neće primjenjivati – takve odredbe imaju puki deklaratorni, a ne konstitutivan karakter. U načelu, istu stvar kaže i članak 141. Ustava Republike Hrvatske (NN br. 56/90., 135/97., 8/98. - službeni pročišćeni tekst, 113/00., 124/00. - službeni pročišćeni tekst, 28/01., 41/01. - službeni pročišćeni tekst, 76/10., 55/01. - službeni pročišćeni tekst, 5/14., 85/10. - službeni pročišćeni tekst)

europskom pravu (Uredbama) te stoga ne može zakon propisati što će se primjenjivati, a što ne. Tako da, ne samo da se primjenjuje Uredba 785/2004, nego se primjenjuju i ostale uredbe iz područja zračnog prava.³⁷ Vrijednost tog članka je u tome da samo podsjeća i daje pravac razmišljanja. Iz članka 3. kojim se propisuju definicije iz Zakona, maknute su definicije koje se odnose na zračni promet, vjerojatno kao posljedica činjenice da su sve odgovarajuće definicije regulirane uredbama Europske unije.

Članak 40.b regulira obvezu sklapanja ugovora o osiguranju od strane zračnog prijevoznika. Novina u tom članku je definicija putnika odnosno tko se još smatra „putnikom“.³⁸ Naime, prije novele Zakona iz 2023. godine definicija putnika se nalazila u članku 18. st. 3. Nadalje, i sam ZOOP u članku 40.a stavku 1. propisuje da se svi pojmovi iz relevantne glave Zakona tumače kao u relevantnim uredbama. Naposljetku, u novu verziju Zakona je prepisana definicija putnika iz Uredbe EZ 785/2004 vjerojatno kako bi se na najveći mogući način smanjila šansa da adresat norme pogriješi u tumačenju i primjeni jer je starija definicija bila malo nejasna i jer je definicija bila iz verzije Zakona iz 2009, a ostali dijelovi Zakona su se mijenjali pa je sve to skupa bilo malo nejasno. Naravno, definicija putnika iz novele Zakona je malo jasnija, ali u načelu ista. Na kraju dana i dalje bi se prvo primjenjivala definicija putnika iz relevantne Uredbe ili iz presude Suda europske unije.

Definicija putnika sukladno Uredbi 785/2004, a slijedom toga i ZOOP-a pobliže je označena u predmetu *Wucher Helicopter GmbH i Euro-Aviation Versicherungs AG protiv Fridolina Santera*. *Santer* je u doba nesreće bio zaposlenik tuženoga te je bio zadužen za sigurnost skijališta od navala lavine. U vrijeme nesreće nalazio se u helikopteru u svojstvu „vodiča koji poznaje teren“ i imao je zadatak da tijekom leta po nalogu pilota otvori vrata helikoptera i drži ih otvorenima na određeni način i u određenom trajanju, te se dogodila nesreća u kojoj je nastradao. Tuženici su se branili tvrdnjom da je *Santer* nije bio putnik već član kabinske odnosno letačke posade. Definicija putnika iz Uredbe 785/2004 je: „svaka osoba koja je na letu uz pristanak zračnog prijevoznika ili operatora zrakoplova, osim članova letačke i kabinske posade koji su na dužnosti“. Pitanje definicije putnika je došlo pred Sud Europske unije te je Sud presudio da *Santer* nije obavljao zadatak upravljanja helikopterom te samim time nije obuhvaćen svojstvom „član letačke posade“ niti je obuhvaćen svojstvom „član kabinske posade“ jer pilot je uvijek ovlašten, u svojem svojstvu kapetana, davati naloge svim osobama

³⁷ Bouček, V., *op. cit.* u bilj. 13., vidi bilj. 36. za objašnjenje

³⁸ ZOOP čl. 40.b

koje se nalaze u zrakoplovu, uključujući putnicima. Dakle, ako nije niti u svojstvu člana kabinske niti letačke posade onda je u svojstvu putnika.³⁹

Prije novele ZOOP-a bespilotne letjelice nisu uopće bile regulirane, a sada se u čl. 4. propisuje obveza sklapanja obveznog osiguranja pa sukladno tome i registracija za određene bespilotne letjelice.⁴⁰ Iako, ZOOP ne propisuje koje su to letjelice, odgovor se nalazi u Provedbenoj uredbi Komisije (EU) 2019/947 od 24. svibnja 2019. o pravilima i postupcima za rad bespilotnih zrakoplova. Točnije, u članku 14. st. 5. Uredba propisuje da obvezi registracije podilaze: a) bespilotni zrakoplovi dopuštene mase pri polijetanju od najmanje 250 g ili bespilotnim zrakoplovima koji u slučaju udarca na čovjeka mogu prenijeti kinetičku energiju veću od 80 džula; ili b) bespilotni zrakoplovi opremljeni senzorima koji mogu prikupljati osobne podatke osim ako je riječ o bespilotnim zrakoplovima koji se smatraju igračkama; ili c) kad god se bespilotni zrakoplovi, neovisno o masi, koriste unutar „posebne kategorije“.⁴¹

3.2.2. Vozila i automatizirana vozila

Što se tiče pojmova, Zakon u članku 3. uvodi nekoliko novih. Velika novina je regulacija i definiranje automatiziranih vozila. Naime, najširu definiciju automatiziranih vozila propisuje Zakon o sigurnosti prometa na cestama ("NN" br. 67/08., 48/10., 74/11., 80/13., 158/13., 92/14., 64/15., 108/17., 70/19., 42/20., 85/22., 114/22., 133/23.; u daljnjem tekstu: „ZSPC“), a koja glasi: *automatizirano vozilo* je vozilo koje koristi hardver i softver za kontinuiranu potpunu dinamičku kontrolu vozila (potpuno automatizirano vozilo bez upravljača).⁴² S druge strane, ZOOP propisuje da se u smislu ZOOP-a, automatiziranim vozilom smatra: „vozilo kako je uređeno zakonom kojim se uređuje sigurnost prometa na cestama, a koje ispunjava uvjete iz definicije vozila u smislu ovoga Zakona“.⁴³ Dakle, ZSPC pruža više tehničku definiciju pojma automatiziranih vozila, a da bi se automatizirano vozilo smatralo automatiziranim u kontekstu ZOOP-a potrebno je da se ispune uvjeti iz definicije ZSPC-a i dodatno ZOOP-a. Drugim riječima, pojmovno je definicija iz ZSPC-a šira od definicije iz ZOOP-a. Bitno je za napomenuti da su iznesene trenutno važeće definicije u hrvatskom nacionalnom zakonodavstvu, ali trenutno

³⁹ *Wucher Helicopter GmbH, Wucher Helicopter GmbH, protiv Fridolina Santera*, C-6/14 od 26. veljače 2015. godine, Zbornik sudske prakse – Opći zbornik, ECLI:EU:C:2015:122

⁴⁰ ZOOP čl. 4. st. 5.

⁴¹ Provedbena uredba Komisije (EU) 2019/947 od 24. svibnja 2019. o pravilima i postupcima za rad bespilotnih zrakoplova, SL L 152, 11.6.2019., str. 45–71, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/947/oj, čl. 14. st. 5.

⁴² Zakon o sigurnosti prometa na cestama, čl. 2. st. 1. toč. 107.

⁴³ ZOOP čl. 2. st. 1. toč. 1.

je u fazi izrade konačan Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama zakona o sigurnosti prometa na cestama koji će po pitanju automatiziranih vozila propisati promjene. U prvom redu, u Prijedlogu zakona uvodi se nova kategorija automatiziranih vozila. Pored definicije automatiziranog vozila, postojat će i definicija potpuno automatiziranog vozila.⁴⁴

Nova definicija vozila iz novele ZOOP-a je ona iz članka 3.: a) svako motorno vozilo koje pokreće isključivo mehanička snaga na kopnu, ali koje se ne kreće po tračnicama s najvećom konstrukcijskom brzinom većom od 25 km/h ili najvećom neto masom većom od 25 kg i najvećom konstrukcijskom brzinom većom od 14 km/h te b) svako priključno vozilo koje se upotrebljava s vozilom iz (a), bilo ono spojeno bilo ne. Bitno je za napomenuti da invalidska kolica namijenjena osobi s invaliditetom ne ulaze u definiciju vozila ZOOP-a.⁴⁵ Za daljnju analizu, valja navesti članak 22. st. 1. jer tamo se popisuju iznimke od obveze sklapanja police osiguranja za određena vozila. Naime, vozila koja nisu razvrstana ni u jednu kategoriju vozila sukladno posebnim propisima, bez sjedećeg mjesta, koja ne podliježu obvezi tehničkog pregleda i izdavanja prometne dozvole, a to su: vozilo koje se može samo uravnotežiti, monocikl s motornim ili električnim pogonom, romobil s motornim ili električnim pogonom.⁴⁶ Ako bi kojim slučajem navedena vozila izuzeta od obveznog osiguranja proizvela štetu, za tu štetu bi se oštećenik mogao obratiti Garancijskom fondu.⁴⁷ Takozvani električni romobili nisu pod obvezom sklapanja police osiguranja od odgovornosti kao što je navedeno u članku 22. Zakona. Vjerojatno je razlog tome činjenica da Direktiva 2021/2118 propisuje isto pa je hrvatski zakonodavac, iako je imao mogućnost regulirati drugačije, odlučio da će slijediti rješenje iz navedene Direktive u potpunosti. Statistika je neumoljiva i upućuje na brojne prometne nesreće u kojima su prisutni električni romobili. Kao opravdanje takvog rješenja u Direktivi se navodi da cijena premije za električne romobile i ostala mala vozila ne bi opravdala rezultat te da bi se inovacija time kočila.⁴⁸ Budući da je bilo već dosta prometnih nesreća u samo nekoliko mjeseci, razumno bi bilo predvidjeti da će se trend nastaviti jer električnih romobila ima sve više te su

⁴⁴ Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama zakona o sigurnosti prometa na cestama, Hrvatski sabor, KLASA: 022-02/24-01/93, URBROJ: 65-24-2, Zagreb, 10. listopada 2024. godine, dostupno na:

<https://www.sabor.hr/hr/sjednice-sabora/prijedlog-zakona-o-izmjenama-i-dopunama-zakona-o-sigurnosti-prometa-na-cestama-28> (17.11.2024. godine)

⁴⁵ ZOOP čl. 3. st. 1. toč. 35.

⁴⁶ ZOOP čl. 22. st. 1.

⁴⁷ ZOOP čl. 44. st. 1. toč. 4.

⁴⁸ Čurković, M., *Električni romobili – jesmo li pogriješili što nismo uveli obvezno osiguranje od odgovornosti i za vlasnike/korisnike tih vozila?*, osiguranje.hr, 16.9.2024. godine, dostupno na:

<https://www.osiguranje.hr/Registracija.aspx?returnUrl=https://www.osiguranje.hr/ClanakDetalji.aspx?22926> (17.11.2024. godine)

romobili su sve veći i brži što znači da mogu uzrokovati veliku štetu. Uostalom, ljudi se tim romobilima kreću najviše po pješačkoj stazi. I upravo zbog toga bi bilo dobro da se definira koji točno električni romobili (ovdje misleći na one masom krupnije i brže od određene granice) bi ušli pod obvezu sklapanja obveznog osiguranja od odgovornosti. Uostalom, kao što je autor članka o električnim romobilima naveo, postoji već dovoljna statistika da se odredi premija osiguranja za takva vozila.

Automatizirana vozila imaju svog vlasnika, testnog/sigurnosnog vozača i sigurnosnog operatera. Vlasnik ima obvezu sklapanja police osiguranja, a operater i vozač imaju svoje odgovornosti osigurane navedenom policom osiguranja sukladno članku 4. st. 6. ZOOP-a.⁴⁹ Sigurnosni operater je osoba izvan automatiziranog vozila kojeg prati telekomunikacijskom vezom te je dužna odobriti ili odabrati alternativni vozački manevar.⁵⁰ Sigurnosni vozač je osoba unutar automatiziranog vozila koja je odgovorna za njegov nadzor tijekom testiranja i u mogućnosti je preuzeti dinamičku kontrolu.⁵¹

Članak 6. regulira obvezu vozača da pruži potrebne informacije svim sudionicima nesreće koji pak temeljnim tih informacija mogu dalje tražiti zaštitu svojih prava. Isto tako, nalaže se svim sudionicima nesreće uključujući osiguratelje da surađuju kako bi došlo do zadovoljavajućeg rješenja.⁵² Nadalje, izričito je navedeno da vlasnici automatiziranih vozila uz osobne podatke i podatke osiguranja moraju pružiti i podatke koje bilježi automatizirano vozilo i to u kratkom roku od 3 dana. Također, proizvođač automatiziranog vozila ima obvezu dostaviti podatke koji su potrebni za rješavanje odštetnog zahtjeva i to na zahtjev ne samo vlasnika vozila, već i na zahtjev tijela ovlaštenog za nadzor u prometu, pravosudnih i ostalih ovlaštenih javnopravnih tijela, te oštećenika.⁵³ Pravna norma novele se čini stroža od starije verzije jer starija verzija, osim što nije imala odredbe o automatiziranim vozilima, uopće nije imala propisani rok u kojem se informacije moraju razmijeniti. Naravno, da bi se teleološkim tumačenjem moglo doći do toga da bi se proces razmjene informacija trebao odvijati u što kraćem roku, ali često puta se u praksi načela poput razumnog roka ne poštuju tako da je bolje da je propisan rok jer pridonosi ipak većoj pravnoj sigurnosti. Iako, rok bez sankcije je *leges imperfecta* i upitno je kako bi se kaznilo, direktno ili indirektno, vozača vozila da ispoštuje rok.

⁴⁹ ZOOP čl. 4. st. 6.

⁵⁰ ZOOP čl. 3. st. 1. toč. 29.

⁵¹ ZOOP čl. 3. st. 1. toč. 30.

⁵² ZOOP čl. 6. st. 2.

⁵³ ZOOP čl. 6. st. 4. i 5.

Temeljem članka 5. Direktive države članice mogu odstupiti od svojih nakana odnosno dužnosti da sva vozila moraju imati obvezno osiguranje.⁵⁴ Iz toga slijedi da je hrvatski zakonodavac odlučio izuzeti vozila koja nisu u trenutku nesreće bila u svojstvu prijevoznog sredstva, već u poljoprivrednom, industrijskom ili nekom drugom svojstvu i na taj način riješio nedoumice iz opisanih slučajeva Suda europske unije.⁵⁵

3.3. Motorni sport

Novina Zakona iz 2023. godine je pravni režim osiguranja odgovornosti kod sportskih motornih natjecanja. To je posljedica transponiranja Direktive 2021/2118. Naime, u navedenoj Direktivi u uvodnim napomenama piše da uporaba vozila koja ima veze s motornim sportom je iznimka od obveze osiguranja, ali samo ako je sklopljena alternativna polica osiguranja. Alternativnu policu osiguranja sklapa organizator aktivnosti ili bilo koja treća strana. Također, iznimka se odnosi na utrke, natjecanja, testiranje, vježbanje kao i na same vozače natjecateljskih vozila. U navedene izuzetke spadaju i područja na kojima se sport i sve vezano za njega odvija. Nadalje, moraju se poduzeti mjere kako izuzeta područja ne bi koristili treći. Isto tako se propisuje, ako se sklopi alternativna polica osiguranja isplata naknade štete mora biti slična kao ona koja bi bila isplaćena po Direktivi 2009/103.⁵⁶

Zakon dodatno propisuje, osim mogućnosti sklapanja alternativne police osiguranja za potrebe motornog sporta, i mogućnost davanja jamstva kojim bi bila pokrivena šteta koja bi nastala trećima, gledateljima i drugim osobama, osim vozača natjecateljskih vozila.⁵⁷ Nadalje, Zakon u članku kojim se regulira tko i za koja vozila ima obvezu sklapanja police osiguranja, propisuje da vlasnik vozila mora sklopiti policu osiguranja ako organizator ili neka druga osoba nije sklopila policu osiguranja za konkretno natjecanje ili neku drugu vrstu jamstva.⁵⁸ U članku kojim se propisuje isključenja iz osiguranja vozač koji sudjeluje u motornom sportu nema pravo na naknadu štete po osnovi automobilske osiguranja. Zakon ide i korak dalje u odnosu na Direktivu 2021/2118 jer u isključenje iz prava na naknadu štete propisuje i vlasnika natjecateljskog vozila.⁵⁹ Naravno, navedeno isključenje se odnosi samo na osiguranje temeljeno na ZOOP-u.

⁵⁴ Direktiva 2009/103 čl. 5. st. 2.

⁵⁵ ZOOP čl. 23. st. 6.

⁵⁶ Direktiva 2021/2118 uvodne napomene toč. 10., 11., 12.

⁵⁷ ZOOP, čl. 2. st. 5.

⁵⁸ ZOOP, čl. 22. st. 4.

⁵⁹ ZOOP čl. 23. st. 7.

Ako se dogodi da je šteta nastala upotrebom vozila u događanjima i aktivnostima povezanim s motornim sportom, a organizator te aktivnosti ili bilo koja druga strana nije sklopila ugovor o osiguranju ili jamstvo sukladno odredbama ZOOP-a i ako vlasnik vozila nije sklopio ugovor o osiguranju vozila, tada se oštećenik može obratiti Hrvatskom uredu za osiguranje i tražiti naknadu štete.⁶⁰

Zanimljivo je da u starijoj verziji ZOOP-a niti jedna oštećena osoba koja je nastradala u natjecanju nije imala prava po osnovi osiguranja od automobilske odgovornosti iz ZOOP-a.⁶¹

3.4. Zaštita prava i procesna strana novele Zakona

3.4.1. Nadzor automobilske osiguranja

Kretajući se pravcem jasnoće i transparentnosti, u članku 32. regulira se transparentnije i jasnije obveza nadležnih tijela Republike Hrvatske da vrše nadzor nad strano osiguranim vozilima. Naime, svaki vozač strano registriranog vozila koji ulazi na teritorij Republike Hrvatske mora imati ispravu o osiguranju od automobilske odgovornosti. Kao nadležno tijelo propisana je policija.⁶² Navedene provjere policija je „ovlaštena provoditi ako te kontrole nisu usmjerene na provjeru postojanja osiguranja, već su potrebne, nediskriminirajuće i razmjerne s obzirom na cilj koji se nastoji ostvariti, a provode se u okviru nadzora koji nije usmjeren isključivo na provjeru osiguranja ili su provjere dio općeg sustava provjera koje se provode i u pogledu vozila koja se uobičajeno nalaze na području Republike Hrvatske i za njihovu provedbu nije nužno zaustavljanje vozila.“⁶³ Novost je u tome da je dan jasniji, transparentniji i detaljniji okvir za vršenje nadzora. Isto tako, zaštita osobnih podataka prikupljenim na taj način je za razliku od starije verzije Zakona, regulirana temeljito. Dakle, podaci se obrađuju na način i sukladno propisima o zaštiti podataka⁶⁴, što uključuje poštovanje testa proporcionalnosti, duljinu čuvanja podataka te svrhu obrade. Podaci se čuvaju samo onoliko koliko je potrebno da bi se provjerilo ima li vozilo valjano osiguranje od odgovornosti.⁶⁵

3.4.2. Postupak, prava i rokovi kod podnošenja zahtjeva

Zakonom su regulirana prava oštećene osobe na podnošenje zahtjeva odgovornom osiguratelju. U načelu, *ratio* samog članka je ostao isti samo što je proces reguliran na način da se pruža veća

⁶⁰ ZOOP čl. 44. st. 1. toč. 11.

⁶¹ ZOOP (2014. godina), čl. 23. st. 6.

⁶² ZOOP čl. 32. st. 1. i 2.

⁶³ ZOOP čl. 32. st. 3.

⁶⁴ Marin, J., *op. cit.* u bilj. 10., str. 15 i 16.

⁶⁵ ZOOP čl. 32. st. 4. i 5.

zaštita oštećene osobe kao i jasnije obveze na strani osiguratelja. Naime, proces je otprilike ovakav: oštećena osoba preda zahtjev osiguratelju, a osiguratelj je dužan u određenom roku obraditi zahtjev (bio on obrađen na pozitivan ili negativan ishod po oštećenika).⁶⁶ Ono što se novelom promijenilo je to da osiguratelj ima dodatnu obvezu u svom obrazloženju na odštetni zahtjev poučiti stranku o pravnom lijeku.⁶⁷ Budući da se ovom novelom bolje regulira procesni dio obveznog osiguranja te se preuzima duh procesnog prava u većoj mjeri, slobodno se može reći da se radi o načelu pomoći (neukoj) stranci po uzoru na procesna prava. Isto tako, uz obvezu pouke o pravnom lijeku, novelom Zakona propisuje se i sadržajni minimum koji odluka o odštetnom zahtjevu mora imati, a to su obrazloženi razlozi zašto i/ili u kojoj mjeri je odštetni zahtjev odbijen.⁶⁸ Hrvatski zakonodavac ide i korak dalje te u istom članku propisuje da će nadzorno tijelo donijeti pravilnik kojim se detaljnije propisuje proces obrade odštetnog zahtjeva kao i sadržaj obrazložene ponude.⁶⁹ Navedeni pravilnik je stupio na snagu 11.7.2024. godine.⁷⁰

Nadalje, postoji novina u rokovima. Naime, kroz proces obrade odštetnog zahtjeva sad postoje dva roka. Osiguratelj je dužan isplatiti cijeli odnosno nesporan iznos štete u roku od 15 dana od slanja obrazložene ponude ili najkasnije u roku od 60 od podnošenja zahtjeva od strane oštećene osobe.⁷¹ Dinamika ova dva roka je ekvivalentna onoj koja objašnjava dinamiku između objektivnog i subjektivnog roka. Dakle, u ovom slučaju rok od 60 dana je „objektivni rok“ u smislu da je on finalan, a rok od 15 dana je primjenjiv samo ako je unutar roka od 60 dana. Drugim riječima, oštećena osoba mora primiti isplatu u roku 60 dana od podnošenja zahtjeva, a „subjektivni rok“ može samo ubrzati isplatu.

Nadalje, kod odredbe koja se tiče odštetnih zahtjeva i kako se oni rješavaju propisano je da „oštećena osoba može, ako nije zadovoljna odgovorom osiguravatelja, priložiti mišljenje vještaka i ponudu za popravak štete ovlaštenog pružatelja usluga, a koje je osobno izabrala“.⁷² Navedena odredba nije u supstancijskom smislu novina jer je zapravo i prije bilo moguće priložiti mišljenje vještaka odnosno servisera, ali je sada to pravo oštećene osobe precizno i izričito navedeno. Što se tiče osiguratelja, on nalaz nije morao prihvatiti niti prije novele Zakona kao ni sad. Postavlja se pitanje kako se rješava situacija kada postoje 2 suprotna nalaza vještaka

⁶⁶ ZOOP čl. 12. st. 1., 4. i 6.

⁶⁷ ZOOP čl. 12. st. 2. i 3.

⁶⁸ ZOOP čl. 12. st. 2.

⁶⁹ ZOOP čl. 12. st. 8.

⁷⁰ Pravilnik o postupku rješavanja odštetnih zahtjeva oštećenih osoba u prometu ("Narodne novine" br. 79/24.)

⁷¹ ZOOP čl. 12. st. 5.

⁷² ZOOP čl. 12. st. 7.

(jedan na strani osiguratelja, a drugi na strani oštećene osobe). U tom slučaju rješenje je tehnička arbitraža što znači da se uzima treći vještak da izradi mišljenje. Tako rade neki osiguratelji u EU.⁷³ Opcija uzimanja trećeg vještaka jest skuplja, ali svejedno jeftinija nego ići na sud sa sporom.

3.4.3. Nesolventnost društva za osiguranje

Velika promjena novele Zakona je u kontekstu nesolventnosti društva za osiguranje. Hrvatski zakonodavac u tom pogledu slijedi pravo Europske unije. Naime, Direktivom 2021/2118 velika pažnja je usmjerena na solventnost odnosno nesolventnost društva za osiguranje. U uvodnom tekstu Direktive navodi se da je jedna od glavnih zadaća Direktive poboljšana regulacija pitanja nesolventnosti osiguravajućeg društva.⁷⁴ Dalje, u uvodnim napomenama se navodi da oštećene osobe moraju imati pravovremenu i učinkovitu zaštitu te isplatu naknade štete, neovisno o tome je li osiguravajuće društvo solventno ili ne. Isto tako, navodi se da bi svaka država članica morala imati tijelo kojem bi oštećena osoba podnijela zahtjev u slučaju nesolventnosti društva za osiguranje.⁷⁵ Nadalje, navodi se potreba da tijelo koje je nadležno za naknadu štete u slučaju nesolventnosti društva za osiguranje, također, nadležno za pružanje i razmjenu informacija kako unutar države članice tako i na području Europske unije.⁷⁶ Konkretno, u Republici Hrvatskoj to tijelo je Hrvatski ured za osiguranje (u daljnjem tekstu: „**HUO**“). Da bi se olakšalo oštećenoj osobi, Direktivom 2021/2118 se propisuje da u slučaju prometne nesreće izvan države boravišta, oštećena osoba podnosi zahtjev nadležnom tijelu (HUO) u državi članici vlastitog boravišta.⁷⁷ Također, naknada štete u slučaju nesolventnosti se provodi po istim načelima kao i redovita naknada štete od osiguratelja.⁷⁸ Kako bi se oštećene osobe dodatno zaštitilo, u Direktivi 2021/2118 propisuje se da države članice „ne smiju dopustiti tijelu da isplatu naknade štete učini ovisnom o tome da oštećena osoba na bilo koji način mora dokazati da odgovorna osoba nije u mogućnosti ili odbija isplatiti naknadu štete“.⁷⁹

⁷³ Ćurković, M., *Što znači odredba Zakona o „pravu oštećenoga“ da priloži nalaz i mišljenje neovisnog vještaka i ponudu servisne radionice za popravak štete odnosno o obvezi osiguratelja da „uzme u obzir“ te dokumente*, osiguranje.hr, 6.8.2024. godine, dostupno na: <https://osiguranje.hr/Registracija.aspx?returnUrl=https://osiguranje.hr/ClanakDetalji.aspx?22873> (20.11.2024. godine)

⁷⁴ Direktiva 2021/2118 uvodne napomene toč. 2.

⁷⁵ Direktiva 2021/2118 uvodne napomene toč. 20.

⁷⁶ Direktiva 2021/2118 uvodne napomene toč. 22.

⁷⁷ Direktiva 2021/2118 uvodne napomene toč. 27.

⁷⁸ Direktiva 2021/2118 uvodne napomene toč. 23.

⁷⁹ Direktiva 2021/2118 čl. 10. st. 1.

Što se tiče ZOOP-a, novelom je propisan jasan trenutak od kojeg se oštećena osoba može obratiti Hrvatskom uredu za osiguranje sa zahtjevom za naknadu štete, a to je nakon otvaranja postupka stečaja odnosno likvidacije nad društvom za osiguranje dok je u ranijoj verziji Zakona taj trenutak bio naveden kao trenutak donošenja pravomoćnog rješenja trgovačkog suda što je dovodilo do nedoumica.^{80 81} Nadalje, dodatno je naglašeno da oštećena osoba s prebivalištem u RH podnosi zahtjev HUO-u⁸², a to je bitno za naglasiti jer će o tome biti riječi kasnije. U starijoj verziji Zakona sve što se propisuje je: i) mogućnost podnošenja zahtjeva HUO-u na osnovi pravomoćnog rješenja trgovačkog suda, ii) iznosi te iii) mogućnost da se HUO naplati u stečajnom postupku od odgovornog osiguratelja.⁸³ Dakle, u novoj verziji Zakona HUO je dužan obavijestiti sve strane s pravnim interesom o početku postupka likvidacije odnosno stečaja. Isto tako, HUO obavještava urede za osiguranje drugih država članica o postupku prestanka društva za osiguranje.⁸⁴ Nadalje, proces je jasniji i ide ovako: i) HUO obavještava društvo za osiguranje o zaprimanju odštetnog zahtjeva zatim se ii) HUO obraća osiguratelju iii) te ga osiguratelj obavještava hoće li osiguravatelj isplatiti zahtjev ili se ne smatra odgovornim. Nakon toga svega HUO šalje oštećenoj osobi u roku od tri mjeseca obrazloženu ponudu ili utemeljen odgovor ovisno o tome hoće li se isplatiti šteta ili HUO smatra da osiguravatelj nije odgovoran.⁸⁵ U obrazloženom odgovoru odnosno ponudi oštećena osoba mora biti poučena o pravnim lijekovima, a HUO je dužan odgovoriti na prigovor u roku od 30 dana.⁸⁶ Što se tiče roka isplate, on je malo dulji i iznosi 3 mjeseca od dana prihvata ponude od strane oštećene osobe.⁸⁷ HUO izvršava gore navedene isplate. Iznimno ima pravo na naknadu takve isplate uvećane za kamate i ostale troškove od strane osoba odgovornih za prometnu nesreću. Isto tako, HUO ima pravo na isplatu isplaćene naknade štete uvećanu za troškove i kamate od društva za osiguranje tijekom likvidacijskog postupka odnosno iz stečajne mase u stečajnom postupku.⁸⁸ U trenutku isplate štete, na HUO se prenose prava oštećene osobe koje ona ima prema odgovornoj osobi/odgovornom osiguratelju, osim „ako bi odgovornost ugovaratelja osiguranja ili osigurane

⁸⁰ ZOOP čl. 31. st. 1.

⁸¹ ZOOP (2013. godina) čl. 31. st. 1.

⁸² ZOOP čl. 31. st. 1.

⁸³ ZOOP (2013. godina) čl. 31.

⁸⁴ ZOOP čl. 31. st. 3. i 9.

⁸⁵ ZOOP čl. 31. st. 4., 5., 6.

⁸⁶ ZOOP čl. 31. st. 7.

⁸⁷ ZOOP čl. 31. st. 8.

⁸⁸ ZOOP čl. 31. st. 10.

osobe pokrilo odgovorno društvo za osiguranje u skladu s propisima koji se primjenjuju na postupak stečaja ili likvidacije društva za osiguranje“.⁸⁹

Što se tiče situacije s međunarodnim elementom, HUUO također ima značajnu ulogu jer se preko njega sve odvija kako bi se olakšalo oštećenoj osobi u podnošenju zahtjeva. Primjerice, dogodi se prometna nesreća u RH, oštećena osoba ima prebivalište u Sloveniji, a vozilo štetnik je osigurano kod hrvatskog osiguravatelja. U toj situaciji ured za osiguranje iz Slovenije (HUUO pandan) isplaćuje oštećenoj osobi naknadu štete. Nakon toga, Slovenski ured za osiguranje se obraća HUUO-u da mu isplati ono što je Slovenski ured platio, zatim na HUUO prelaze prava oštećene osobe prema odgovornom osiguratelju iz RH te se proces odvija po gore opisanom postupku. Rok za isplatu HUUO-a prema Slovenskom uredu za osiguranje je 6 mjeseci.^{90 91} Dakle, uredi za osiguranje su kao neka one-stop shop točka za oštećene osobe u slučaju kada je odgovorni osiguravatelj nesolventan odnosno kada se radi o situaciji s međunarodnim elementom i upravo iz tog razloga rokovi za isplatu su malo veći nego u normalnoj situaciji sa solventnim osiguravateljem.

3.5. Ostale promjene

Neke od promjena su manje i tematski odvojene od većih tematika pa su izdvojene u posebne podnaslove.

3.5.1. Potvrda o odštetnim zahtjevima

Zakon regulira obvezu osiguravatelja da izda potvrdu o odštetnim zahtjevima usmjerenim protiv ugovaratelja osiguranja.⁹² Novelom nije uvedena ta obveza, ali je novelom detaljnije regulirana. Naime, sadržaj prijave je reguliran po uzoru na Direktivu 2021/2118 tako što je propisan obvezan sadržaj. Radi se logičnim podacima poput podataka kojim se identificira ugovaratelj osiguranja, vozilo i slično, a što donosi pravnoj sigurnosti.^{93 94} Nadalje, mala promjena leži u tome da osiguratelj mora navesti jasno i transparentno ako u premiju ulazi cijena izdavanja spomenute potvrde.⁹⁵ Sukladno Direktivi 2021/2118, hrvatski zakonodavac propisuje da se potvrde koje su izdali osiguravatelji iz drugih država članica ili tijela iz drugih

⁸⁹ ZOOP čl. 31. st. 11.

⁹⁰ ZOOP čl. 31. st. 13.

⁹¹ ZOOP čl. 61a.

⁹² ZOOP čl. 22. st. 9. i 10.

⁹³ Direktiva 2021/2118 čl. 16.

⁹⁴ ZOOP čl. 22. st. 11.

⁹⁵ ZOOP čl. 22. st. 12.

država članica tretiraju kao i one koje su izdali osiguravatelji u Republici Hrvatskoj. Također, zabranjeno je postupati diskriminirajuće prema ugovarateljima osiguranja koji nisu državljani Republike Hrvatske.⁹⁶

3.5.2. Franšiza

Zanimljiva promjena je ta da je izričito zabranjena franšiza za sve pravne odnose i situacije regulirane Zakonom, a u prijašnjim verzijama Zakona te odredbe nije bilo niti u jednom obliku.⁹⁷ Navedena odredba je identična onoj iz Direktive 2009/103.⁹⁸ Europska unija, pa slijedom toga i hrvatski zakonodavac su ovom odredbom osigurali da treće strane, koje su žrtve prometnih nesreća, ne budu pogođene ograničenjima koja bi proizlazila iz ugovora između osiguranika i osiguravatelja. Razlog zabrane je zaštita interesa trećih strana kako bi im šteta bila u potpunosti nadoknađena bez obzira na financijske obveze ili sporazume između osiguranika i osiguravatelja. Zašto je hrvatskome zakonodavcu trebalo toliko vremena da unese prenese navedenu odredbu iz direktive u Zakon je pitanje na koje je odgovor sporog i nesavršenog zakonodavca vjerojatno najtočniji.

S druge pak strane, franšiza je prisutna u članku koji regulira naknadu štete nastale upotrebom nepoznatog vozila. Tamo se franšiza od 500 EUR za štetu na stvarima (koju snosi sam oštećenik) navodi samo u slučaju ako je prometna nesreća rezultirala smrću ili teškim tjelesnim ozljedama koje zahtijevaju bolničko liječenje.⁹⁹ Navedena mogućnost franšize predviđena je i Direktivom 2021/2118.¹⁰⁰ Iako valja napomenuti da je spomenuta franšiza postojala u prijašnjim verzijama Zakona.

3.5.3. Počekni rok

Počekni rok je sljedeća novost u noveli. Za početak, počekni rok je razdoblje od 15 dana nakon isteka ugovora o osiguranju u kojem se prava i dužnosti iz ugovora o osiguranju produžuju.¹⁰¹ Nadalje, vezano za počekni rok Zakon propisuje da kod ugovora o osiguranju sklopljenog na jednu ili više godina, prava i obveze iz ugovora o osiguranju produžuju se nakon isteka ugovora o osiguranju za 15 dana (počekni rok) ako društvu za osiguranje najmanje tri dana prije isteka trajanja osiguranja nije uručena izjava.¹⁰² U prijašnjoj verziji Zakona nije bio propisan rok od

⁹⁶ ZOOP čl. 22. st. 13.

⁹⁷ ZOOP čl. 22. st. 14.

⁹⁸ Direktiva 2009/103 čl. 17.

⁹⁹ ZOOP čl. 30. st. 2.

¹⁰⁰ Direktiva 2021/2118 čl. 10. st. 3.

¹⁰¹ ZOOP čl. 3. st. 1. toč. 23.

¹⁰² ZOOP čl. 8. st. 6.

15 dana, već je bilo propisano da se ugovor produljuje za **najviše** 30 dana¹⁰³ što znači da je osiguratelju kao *de facto* jačoj strani ugovora o osiguranju dana diskrecijska ocjena koji će to zapravo počekni rok biti, a što je dovelo do različite prakse i samim time pravne nesigurnosti. Kretajući se pravcem jasnoće i transparentnosti, novelom Zakona se propisuje od kojeg točno trenutka teče rok od 15 dana u kojem osiguratelj mora obavijestiti nadležno tijelo unutarnjih poslova te Informacijski centar Hrvatskog ureda za osiguranje ako je vlasniku vozila isteklo pokriće iz osiguranja. Radi se o trenutku od kada je osiguratelj saznao da je pokriće isteklo.¹⁰⁴ Prednost jedinstvenog počeknog roka je u tome što se bolje ostvaruje funkcija zaštite trećih kod prometnih nesreća jer dovodi do jedinstvene prakse i jedinstvene ugovore o osiguranju po pitanju počeknog roka.

3.5.4. Gubitak prava iz osiguranja

Zakon regulira slučajeve u kojima se gube prava iz osiguranja. Novelom Zakona uvedene su dodatne situacije u kojima se gube prava iz osiguranja. Jedna od tih situacija je kada vozač koji je bio pod utjecajem alkohola i droga te se odbio podvrgnuti ispitivanju istih. Isto tako, gube se prava ako je vozač kumulativno ispunio sljedeće dvije pretpostavke: i) ako je pobjegao s mjesta prometne nesreće prije nego što je ispunio Europsko izvješće o prometnoj nesreći ili ako je propustio razmijeniti potrebne podatke koji bi omogućili naknadu štete poput osobnih podataka i informacija vezanih uz vozilo te ii) ako je propustio obavijestiti policiju ako je u prometnoj nesreći nastradala osoba.¹⁰⁵ Posljednja promjena iz članka 24. je dodatak iznimki kada osoba ne gubi prava iz osiguranja, a inače bi ih izgubila. Radi se tome da osoba u točno opisanim situacijama iz članka ne gubi prava ako se privremeno udaljila od mjesta prometne nesreće sukladno zakonu koji regulira sigurnost prometa na cestama.¹⁰⁶

3.5.5. Hrvatski ured za osiguranje

Osim gore spomenutih promjena, HUUO ima važniju ulogu tim više što „može povjeriti svom članu obradu i naknadu štete za koju je odgovoran u skladu s ovim Zakonom, pri čemu Hrvatski ured za osiguranje odgovara za postupanje člana kojem su povjerene te aktivnosti, kao da je tu obradu i naknadu štete sam izvršio.“¹⁰⁷ Sukladno navedenom, u prekršajnim odredbama novost je situacija u kojoj član kojemu je povjereno rješavanje zahtjeva ne riješi zahtjev u

¹⁰³ ZOOP (2013. godina) čl. 8. st. 6.

¹⁰⁴ ZOOP čl. 8. st. 9. i 10.

¹⁰⁵ ZOOP čl. 24. st. 1. toč. 4.

¹⁰⁶ ZOOP čl. 24. st. 2.

¹⁰⁷ ZOOP čl. 15. st. 3.

rokovima propisanim za rješavanje zahtjeva osiguratelja (15 odnosno 60 dana). Nadalje HUO je dužan isplatiti novčanu kaznu i ako povjereni član ne izvrši isplatu po odštetnom zahtjevu ili ako ne isplati nesporni dio odštetnog zahtjeva.¹⁰⁸ Naravno, HUO će sebi nadoknaditi takav propust od strane svog člana tako što će vjerojatno povisiti svoju članarinu te će tako svi osiguratelji dobiti po prstima. Naposljetku, HUO je ipak organizacija koju čine osiguratelji i oni osiguratelji koji izvršavaju svoje obveze legitimno će kroz HUO natjerati člana koji se ne ponaša zakonito da se ubuduće ipak ponaša zakonito.

Informacijski centar vodi HUO, a služi tome da omogući oštećenim osobama naći odgovornog/nadležnog osiguratelja, bilo da se radi o domaćoj prometnoj nesreći ili nesreći s međunarodnim elementom. Zakonom se regulira tko se može obratiti informacijskom centru i što može tražiti kao informacije. Ono što je novo u članku je to da su dužnosti HUO-a dodatno naglašene i proces jasniji. Dakle, propisano je što točno mora sadržavati obavijest koju dostavlja HUO osobi koja ima legitiman pravni interes za informaciju.¹⁰⁹ Isto tako, naglašeno je načelo pomoći (neukoj) stranci tako što se nalaže HUO-u da poduzme „mjere kojima oštećenim osobama, njihovim osiguravateljima ili njihovim pravnim zastupnicima olakšava pravodobno dostavljanje osnovnih podataka potrebnih za likvidaciju šteta i na svojim mrežnim stranicama objaviti podatke o načinima podnošenja odštetnih zahtjeva“.¹¹⁰ Također, uvedena je nova odredba koja propisuje da se zaštita podataka provodi sukladno Uredbi (EU) 2016/679, a koja se odnosi na zaštitu podataka, a što je samo deklaratorna odredba.^{111 112}

¹⁰⁸ ZOOP čl 64. st. 1. toč. 10. i 11.

¹⁰⁹ ZOOP čl 52. st. 8. i 9.

¹¹⁰ ZOOP čl. 52. st. 10.

¹¹¹ Bouček, V., *op. cit.* u bilj. 13., vidi bilj. 36. za objašnjenje

¹¹² ZOOP čl. 52. st. 4.

4. Zaključak

Novela Zakona o obveznim osiguranjima u prometu iz 2023. godine motivirana je ponajprije zakonodavstvom Europske unije i značajnim presudama Suda europske unije. Direktiva 2009/103 je jedna u nizu sukcesora Direktive koja regulira osiguranje od odgovornosti u prometu. Budući da je Direktiva 2009/103 stupila na snagu 2009. godine, dosta toga se promijenilo u stvarnom životu poput napretka tehnologije. U tom kontekstu ponajprije treba spomenuti automatizirana vozila koje će postati u budućnosti još značajnija i zastupljenija, a već je u izradi zakon koji će ih redefinirati. A kao što je i trend sa pravom i stvarnošću, pravo uvijek kaska za promjenama koje se zbivaju. U međuvremenu od 2009. pa do 2021. godine kada je stupila na snagu Direktiva 2021/2118 bilo je nekoliko presuda Suda europske unije kojima je područje primjene Direktive 2009/103 značajno prošireno. Dakle, kod nekog konkretnog slučaja iz prakse mora se istraživati osim samog zakona, i pravo Europske unije, a u što spadaju i presude Suda europske unije. Upravo iz tog razloga je stupila na snagu Direktiva 2021/2118 koja je ulovila korak s promjenama u sudskoj praksi i napretkom tehnologije i prakse reguliranog područja ljudske djelatnosti uopće. Slijedeće što treba uzeti u obzir kada se priča o kontekstu promjene ZOOP-a je i činjenica da se zadnja značajna promjena odvila 2013. godine kada je Republika Hrvatska ušla u Europsku uniju kao punopravna članica. Upravo iz spomenutih razloga, bila je potrebna povećana novela ZOOP-a. Neke promjene su potpune nove poput automatiziranih vozila i nove definicije vozila dok se neke promjene tiču kvalitetnijeg, opširnijeg i jasnijeg reguliranja već regulirane materije. S druge pak strane, osim većih promjena, prisutne su i one manje te tu i tamo neka kozmetička promjena poput premještanja neke odredbe na mjesto koje ima više smisla. Manjim promjenama smatram odredbe koje dodatno naglašavaju dužnosti tijela poput dodatno naglašanih dužnosti HUO-a. Takve manje promjene su dobrodošle jer pridonose jasnoći i pravnoj sigurnosti, iako bi u teoriji sustav trebao i bez tih manjih promjena davati iste rezultate. Ako se uzme u obzir da primjenjivači normi poput suda pa i osiguravatelja primjenjuju normu u svakodnevnom životu, a ona regulira odnos na šturi i dvojbeni način, razumljivo da će osiguravatelji staviti svoj interes ispred interesa suprotne strane ili nekakvog općeg, javnog interesa. Naravno, hrvatski zakonodavac je određene norme kvalitetnije i jasnije propisao jer su tako postupili normo tvorci Europske unije prije njega. Zapravo je poželjno da zakonodavci država članica slijede zakonodavstvo EU jer se procesi koji su pod utjecajem globalizacije, dakle situacije s međunarodnim elementom, odvijaju na jednak način i pod istim uvjetima u svakoj državi članici. Isto tako, EU je zauzela još čvršći i obuhvatniji stav zaštite žrtava prometnih nesreća i slobodu kretanja ljudi i na taj

način olakšala oštećenim osobama da sve redovno obave u državi članici svog prebivališta preko nacionalnih tijela uspostavljenih upravo po obvezi/preporuci EU. I upravo zato je novela ZOOP-a bitna jer osim temeljnih promjena uvodi i one koje ostavljaju manje prostora za greške u praksi i sukladno tome suprotne, različite rezultate iz sličnih situacija, a što je klasična definicija nejednakosti – definicija jednakosti je jednako jednakima.

5. Popis literature

5.1. Propisi

1. Ustav Republike Hrvatske ("Narodne novine" br. 56/90., 135/97., 8/98. - službeni pročišćeni tekst, 113/00., 124/00. - službeni pročišćeni tekst, 28/01., 41/01. - službeni pročišćeni tekst, 76/10., 55/01. - službeni pročišćeni tekst, 5/14., 85/10. - službeni pročišćeni tekst)
2. Uredba (EZ) br. 785/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. travnja 2004. o zahtjevima za zračne prijevoznike i operatore zrakoplova u vezi s osiguranjem, SL L 138, 30.4.2004., str. 1–6, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/785/oj>
3. Provedbena uredba Komisije (EU) 2019/947 od 24. svibnja 2019. o pravilima i postupcima za rad bespilotnih zrakoplova, SL L 152, 11.6.2019., str. 45–71, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/947/oj
4. Direktiva (EU) 2021/2118 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. studenoga 2021. o izmjeni Direktive 2009/103/EZ u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i izvršenje obveze osiguranja od takve odgovornosti, SL L 430, 2.12.2021., str. 1–23, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2021/2118/oj>
5. Direktiva 2009/103/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 16. rujna 2009. u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i izvršenje obveze osiguranja od takve odgovornosti, SL L 263, 7.10.2009., str. 11-31, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2009/103/oj>
6. Direktiva 2009/20/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o osiguranju brodovlasnika za pomorske tražbine, SL L 131, 28.5.2009, p. 128–131, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2009/20/oj>
7. Pomorski zakonik ("Narodne novine" br. 181/04., 76/07., 146/08., 61/11., 56/13., 26/15., 17/19.)
8. Zakon o obveznim odnosima ("Narodne novine" br. 35/05., 41/08., 125/11., 78/15., 29/18., 126/21., 114/22., 156/22., 145/23., 155/23.)
9. Zakon o obveznim osiguranjima u prometu ("Narodne novine" br. 151/05., 36/09., 75/09., 76/13., 152/14., 155/23.)
10. Zakon o sigurnosti prometa na cestama ("NN" br. 67/08., 48/10., 74/11., 80/13., 158/13., 92/14., 64/15., 108/17., 70/19., 42/20., 85/22., 114/22., 133/23.)
11. Pravilnik o postupku rješavanja odštetnih zahtjeva oštećenih osoba u prometu ("Narodne novine" br. 79/24.)
12. Konačni prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o obveznim osiguranjima u prometu, Hrvatski sabor, KLASA: 022-02/23-01/64, URBROJ: 65-23-8, Zagreb, 30. studenoga 2023. godine, dostupno na: <https://www.sabor.hr/hr/sjednice-sabora/konacni-prijedlog-zakona-o-izmjenama-i-dopunama-zakona-o-obveznim-osiguranjima-u> (17.11.2024. godine)
13. Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, Hrvatski sabor, KLASA: 022-02/24-01/93, URBROJ: 65-24-2, Zagreb, 10. listopada 2024. godine, dostupno na: <https://www.sabor.hr/hr/sjednice-sabora/prijedlog-zakona->

[o-izmjenama-i-dopunama-zakona-o-sigurnosti-prometa-na-cestama-28](#) (17.11.2024. godine)

5.2. Sudska praksa

14. *Isabel Maria Pinheiro Vieira Rodrigues de Andrade, Fausto da Silva Rodrigues de Andrade* protiv *Joséa Manuela Proença Salvadora, Crédito Agrícola Seguros – Companhia de Seguros de Ramos Reais SA, Jorgea Oliveira Pinta*, C-514/16 od 28. studenoga 2017. godine, Zbornik sudske prakse – Opći zbornik – odjeljak „Podaci o neobjavljenim odlukama”, ECLI:EU:C:2017:908
15. *José Luís Núñez Torreiro* protiv *AIG Europe Limited, Sucursal en España, prije Chartis Europe Limited, Sucursal en España, Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (Unespa)*, C-334/16 od 20. prosinca 2017. godine, Zbornik sudske prakse – Opći zbornik – odjeljak „Podaci o neobjavljenim odlukama”, ECLI:EU:C:2017:1007
16. *Vnuk* protiv *Zavarovalnica Triglav d.d.*, C-162/13 od 4. rujna 2014. godine, Zbornik sudske prakse – Opći zbornik, ECLI:EU:C:2014:2146
17. *Wucher Helicopter GmbH*, protiv *Fridolina Santera*, C 6/14 od 26. veljače 2015. godine, Zbornik sudske prakse – Opći zbornik, ECLI:EU:C:2015:122

5.3. Knjige i članci

18. Bouček, V., *Europsko međunarodno privatno pravo u eurointegracijskom procesu i izabrana pitanja međunarodnog prava*, Narodne novine, Zagreb, 2021. godina
19. Čurković, M., *Električni romobili – jesmo li pogriješili što nismo uveli obvezno osiguranje od odgovornosti i za vlasnike/korisnike tih vozila?*, osiguranje.hr, 16.9.2024. godine, dostupno na: <https://www.osiguranje.hr/Registracija.aspx?returnUrl=https://www.osiguranje.hr/ClanakDetalji.aspx?22926> (17.11.2024. godine)
20. Čurković, M., *Što znači odredba Zakona o „pravu oštećenoga“ da priloži nalaz i mišljenje neovisnog vještaka i ponudu servisne radionice za popravak štete odnosno o obvezi osiguratelja da „uzme u obzir“ te dokumente*, osiguranje.hr, 6.8.2024. godine, dostupno na: <https://osiguranje.hr/Registracija.aspx?returnUrl=https://osiguranje.hr/ClanakDetalji.aspx?22873> (20.11.2024. godine)
21. Josipović, T.; Kanceljak, I.; Nikšić, S.; Petrović, S.; Poljanec, K.; Babić, D. A.; Zgrabljic Rotar, D.; Baretić, M.; Ernst, H.; Jakšić, T.; Bilić, A.; Potočnjak, Ž.; Grgić, A.; Majstorović, I.; Šimović, I.; Hoško, T.; Jurić, M.; Matanovac Vučković, R.; Mudrić, M.; Savić, I.; Marin, J.; *Privatno pravo Europske unije*, Narodne novine, Zagreb, svibanj 2022. godine
22. Marin, J., *Novine u zakonskom uređenju osiguranja od automobilske odgovornosti u Republici Hrvatskoj, Tokovi osiguranja: časopis za teoriju i praksu osiguranja*, godina XL, broj 4/2024
23. Pavić, D., *Ugovorno pravo osiguranja Komentar zakonskih odredaba*, Tectus, Zagreb, 2009. godina