

Treće osobe u obveznom osiguranju od automobilske odgovornosti

Novačić, Natali

Master's thesis / Diplomski rad

2022

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:199:323360>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-11**



Repository / Repozitorij:

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



Sveučilište u Zagrebu
Pravni fakultet
Katedra za pomorsko i općeprometno pravo

Natali Novačić
TREĆE OSOBE U OBVEZONOM OSIGURANJU OD
AUTOMOBILSKE ODGOVORNOSTI
Diplomski rad

Mentor: izv. prof. dr. sc. Iva Savić

Zagreb, svibanj 2022.

Izjava o izvornosti

Ja, Natali Novačić pod punom moralnom, materijalnom i kaznenom odgovornošću, izjavljujem da sam isključiva autorica diplomskog rada te da u radu nisu na nedozvoljeni način (bez pravilnog citiranja) korišteni dijelovi tuđih radova te da se prilikom izrade rada nisam koristila drugim izvorima do onih navedenih u radu.

Natali Novačić, v.r.

Sažetak

U ovom radu dan je prikaz obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti, s naglaskom na treće oštećene osobe. Posebno se obrađuju prava trećih osoba i postupak ostvarivanja tog prava uz određene izazove s kojima se mogu susresti prilikom ostvarivanja prava na naknadu štete. Donošenjem Zakona o obveznim osiguranjima u prometu, obvezna osiguranja izdvajaju se u poseban zakon, koji sustavno i samostalno uređuje navedenu materiju. Nadalje, analizirane su odredbe nacionalnog zakonodavstva koje su usklađene s zakonodavstvom Europske unije, koja je području osiguranja od odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila posvetila posebnu pažnju donošenjem šest direktiva o usklađivanju zakona država članica. Shodno tome, prikazat će se usporedba prava trećih osoba u Republici Hrvatskoj i drugim državama članicama Europske unije. Radi boljeg shvaćanja primjene pojedinih instituta, analizirat će se primjeri iz sudske prakse hrvatskih sudova, sudova država članica Europske unije i Suda pravde EU.

ključne riječi: obvezno osiguranje od automobilske odgovornosti, treće osobe, naknada štete, opasna stvar, izvansudsko rješavanje sporova

Summary

This thesis deals with the topic of the compulsory motor liability insurance, with a focus on third injured party. The rights of third parties and the procedure for exercising that right are specifically processed, along with certain challenges that may be encountered when exercising the right to compensation. With the enactment of Compulsory Motor Vehicle Insurance Act, compulsory insurance is separated into a special law, which systematically and independently regulates the said matter. Furthermore, the provisions of national legislation harmonised under European Union legislation, which paid special attention to the area of motor third party liability insurance by adopting six directives on the harmonization of the laws of the Member States, were analyzed. Accordingly, a comparison of the rights of third parties in the Republic of Croatia and other Member States of the European Union will be presented. In order to better understand the application of individual institutes, examples from the case law of Croatian courts, courts of EU member states and the Court of Justice of the EU will be analyzed.

Key words: compulsory motor liability insurance, third party, compensation, dangerous thing, out-of-court dispute resolution

SADRŽAJ

| | |
|---|----|
| 1. UVOD | 1 |
| 2. OBVEZNO OSIGURANJE OD AUTOMOBILSKE ODGOVORNOSTI | 2 |
| 2.1. POVIJESNI RAZVOJ | 2 |
| 2.2. POJAM I OBILJEŽJA | 4 |
| 2.3. POJAM TREĆE OSOBE | 6 |
| 3. PRAVA TREĆIH OSOBA U OBVEZONOM OSIGURANJU OD AUTOMOBILSKE ODGOVORNOSTI | 8 |
| 3.1. PRAVNI IZVORI | 8 |
| 3.1.1. Pravo EU | 8 |
| 3.1.2. Nacionalno zakonodavstvo | 11 |
| 3.2. ISPRAVE | 14 |
| 3.2.1. Polica osiguranja | 14 |
| 3.2.2. Europsko izvješće o nesreći | 15 |
| 3.3. ODGOVORNOST ZA ŠTETU IZAZVANU MOTORNIM VOZILOM U POGONU | 16 |
| 3.4. OSOBE ODGOVORNE ZA ŠTETU NASTALU TREĆIM OSOBAMA | 17 |
| 3.5. USPOREDBA PRAVA TREĆIH OSOBA NA NAKNADU ŠTETE U RH I DRUGIM ZEMLJAMA EU | 19 |
| 4. POSTUPAK OSTVARIVANJA PRAVA TREĆIH OSOBA NA NAKNADU ŠTETE | 24 |
| 4.1. PRAVA TREĆIH OSOBA PREMA OSIGURATELJU | 24 |
| 4.2. IZVANSUDSKO RJEŠAVANJE SPOROVA | 25 |
| 4.3. ISKLJUČENJE PRAVA NA NAKNADU ŠTETE I GUBITAK PRAVA IZ OSIGURANJA | 29 |
| 4.4. DOPRINOS OŠTEĆENIKA VLASTITOJ ŠTETI | 31 |
| 5. ZAKLJUČAK | 34 |
| LITERATURA | 36 |

1. UVOD

U ovom radu obradit će se pravni položaj trećih osoba u postupku za ostvarivanje naknade štete temeljem osiguranja od automobilske odgovornosti.

Inspiraciju za istraživanje i pisanje ovog diplomskog rada predstavlja životna situacija u kojoj sam se prije nekoliko godina našla, ostvarujući pravo na naknadu štete zbog smrti brata, koji je život izgubio u prometnoj nesreći.

Aktualnost ove teme vidljiva je i iz činjenice da se razvojem društva povećao broj motornih vozila u prometu, a time posljedično i broj prometnih nesreća. Uz sve prednosti motornih vozila, nužna je svijest o opasnostima i rizicima koje ista mogu uzrokovati. Shodno tome, nastala je potreba za uvođenjem društveno-obrambenog mehanizma zaštite pojedinca od svakodnevnih rizika i opasnosti, a uslijed čega se razvilo osiguranje od automobilske odgovornosti. Takvo osiguranje u početku je bilo dobrovoljno, no kasnije je postalo obvezno u svim državama članicama Europske unije.

U uvodnom dijelu rada prikazat će se povijesni razvoj, pojam i obilježja osiguranja od automobilske odgovornosti, pojam treće osobe te krug odgovornih osoba za štetu.

Nakon uvodnog dijela spomenut će se pravni izvori iz područja obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti te najvažnije isprave i njihova važnost za treće osobe.

Središnji dio rada zauzima postupak za ostvarivanje prava trećih osoba na naknadu štete, u okviru čega će se obraditi izvansudski i sudski način ostvarivanja prava te mogući izazovi s kojima se treće osobe prilikom istog susreću, odnosno situacije u kojima je isključeno pravo na naknadu štete i situacije u kojima su treće osobe pridonijele nastanku štetnog događaja.

Slijedom navedenog, cilj ovog diplomskog rada je sveobuhvatno prikazati trenutno zakonodavno uređenje, a sa svrhom njegovog lakšeg i svrsishodnijeg razumijevanja.

2. OBVEZNO OSIGURANJE OD AUTOMOBILSKE ODGOVORNOSTI

Razvojem društva povećao se broj motornih vozila u prometu, a time posljedično i broj prometnih nesreća. Uz sve prednosti motornih vozila, nužna je svijest o opasnostima i rizicima koje isti mogu uzrokovati. Shodno tome, nastala je potreba za uvođenjem društveno-obrambenog mehanizma zaštite pojedinca od svakodnevnih rizika i opasnosti, a uslijed čega se razvilo osiguranje od automobilske odgovornosti. Takvo osiguranje u početku je bilo dobrovoljno, no kasnije je postalo obvezno u svim državama članicama Europske unije (dalje u tekstu: EU).

U današnje doba, vlasnik vozila dužan je sklopiti ugovor o osiguranju od automobilske odgovornosti za štetu nanесenu trećim osobama. Sklapanjem takvog ugovora osigurat će pravo trećim osobama da ostvare naknadu pretrpljene štete, dok će s druge strane zaštititi svoj ekonomski interes.

2.1. POVIJESNI RAZVOJ

Razvoj obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti (dalje u tekstu: obvezno osiguranje od AO) ne seže daleko u prošlost, kao niti nastanak prvih automobila. Izum prvih motornih vozila na parni pogon za vuču topova veže se za početak 18. stoljeća.¹ Njemački inženjer Nikolaus August Otto u 19. stoljeću izradio je prvi četverotaktni motor na pogon plinom, a njegov je izum usavršio Gottlieb Daimler, koji je izumio prvi motocikl.² Godine 1886. nastao je izum vrlo važan za čovječanstvo, prvi automobil, koji je predstavljao motornu kočiju s tri kotača njemačkog inženjera Carla Benza.³

Motorna vozila, zbog svoje snage i masovne uporabe, počela su predstavljati ozbiljnu opasnost za život i zdravlje ljudi, stoga se pojavila potreba za pravnom regulacijom istih. Pravna se regulacija razvijala u tri smjera, propisujući uvjete za uporabu i korištenje motornih vozila, načine odvijanja prometa te uređivanje odnosa koji nastanu u vezi sa štetom uslijed korištenja prometnih sredstava.⁴

¹ Mahalec, Ivan, Kratka povijest automobila (2001-07-03), str. 1., dostupno na: https://www.fsb.unizg.hr/miv/razno/korisno/povijest_miv/automobil_kratka_povijest.pdf, stranica posjećena 28. travnja 2022.

² Ibid.

³ Ibid.

⁴ Matijević Berislav, Osiguranje u praksi, Zadar, 2007., str. 147-148.

Obvezno osiguranje od AO pojavilo se prvenstveno kao društveno-obrambeni mehanizam sa socijalnom funkcijom, čime se primarno ističe funkcija zaštite trećih oštećenih osoba u cestovnom prometu i zaštite štetnika, odnosno vozača.⁵

Prvi oblik osiguranja predstavljalo je dobrovoljno osiguranje, koje se pojavilo u SAD-u krajem 19. stoljeća prema ideji proizvođača Henryja Forda koji je među prvima uveo masovnu proizvodnju automobila dostupnih velikom broju ljudi te je imao veliki utjecaj na automobilsku industriju.⁶ Njegov čuveni model „T“ od 1908. do 1927. godine proizveden je u ukupno 15 milijuna primjeraka i proglašen automobilom stoljeća.⁷ Ford je dobrovoljnim osiguranjem želio zaštititi obitelj u slučaju naknade štete u prometnim nesrećama koje bi uzrokovali njegovi automobili. Naime, u to se vrijeme naknada štete vezala uz to je li odgovorni vlasnik motornog vozila zaključio ugovor o osiguranju i time osigurao sebe i druge ili je propustio to učiniti, čime je zakinuo oštećene osobe. Takav oblik dobrovoljnog osiguranja pokazao se nepravednim, što je bio okidač za uvođenje obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti.

Obvezno osiguranje od odgovornosti za štete uzrokovane uporabom motornog vozila uvedeno je u Francuskoj 1925. godine, a zatim i u Norveškoj, Danskoj i Švedskoj.⁸ U Kraljevini Jugoslaviji prvi slučaj uvođenja obveznog osiguranja od AO reguliran je Zakonom o poduzećima iz 1930. godine, a odnosio se na poduzeća koja su redovito ili povremeno prevozila putnike i robu vozilima.⁹

Prva prometna automobilska nesreća dogodila se u Irskoj 1869. godine kad se znanstvenica Mary Ward vozila u kućno rađenom automobilu svog rođaka, no ispala je iz vozila i završila pod kotačima automobila.¹⁰ Već je tada automobil predstavljao opasnu stvar koja može prouzročiti smrt.

Zbog prometnih nesreća u svijetu, godišnje život izgubi više od 1,3 milijuna ljudi, a iste su vodeći uzrok smrti djece i mladih u dobi od 5 do 29 godina te osmi uzrok smrti na svijetu za

⁵ Ibid.

⁶ Mahalec, op. cit. (bilj. 1), str. 2.

⁷ Ibid.

⁸ Ćurković, Marijan; Lui, Ante, Novi sustav zelene karte osiguranja, Zagreb, 2003., str. 1.

⁹ Ćurković, Marijan, Komentar Zakona o obveznim osiguranjima u prometu, Zagreb, 2013., str. 11.

¹⁰ Kean, Sam, The First Fatal Car Crash, 2019., dostupno na:

<https://www.theatlantic.com/science/archive/2019/08/pioneering-female-scientist-was-first-car-crash-victim/597037/>, stranica posjećena 28. travnja 2022.

sve dobne skupine.¹¹ Prema podacima Europske komisije za 2021. godinu procjenjuje se da je u prometnim nesrećama na području EU poginulo 19 800 ljudi.¹²

Prema podacima Državnog zavoda za statistiku u Hrvatskoj je u 2021. godini bilo 9.146 prometnih nesreća, a život je izgubilo 292 ljudi, što predstavlja povećanje od 23,2% u odnosu na 2020. godinu. Broj ozlijeđenih u prometnim nesrećama u 2021. godini iznosio je 11.918, što je također povećanje od 18,8% u odnosu na 2020. godinu.¹³

Iz navedenih podataka vidi se veliki broj smrtno stradalih osoba u prometnim nesrećama u Hrvatskoj, EU, pa tako i u cijelom svijetu. Posljedice proizašle iz prometnih nesreća mogu ostaviti neizbrisiv trag, poput gubitka života i teških tjelesnih ozljeda. Troškovi liječenja mogu biti veliki, a mogu nastati i ostali financijski gubici. U svrhu osiguranja prava trećih osoba na naknadu štete, bilo je potrebno uvesti obvezno osiguranje od AO.

2.2. POJAM I OBILJEŽJA

Osiguranje (eng. *insurance*, njem. *Versicherung*) je gospodarska djelatnost u kojoj se zainteresiranima pruža ekonomska zaštita od različitih opasnosti koje ugrožavaju njih, njihovu imovinu ili tjelesni integritet.¹⁴ Ovisno o predmetu osiguranja, razlikujemo dvije osnovne skupine osiguranja, osiguranje osoba i osiguranje imovine.

Osiguranje od odgovornosti dio je imovinskih osiguranja, a u sklopu kojeg je i osiguranje od AO.¹⁵

Vlasnici, odnosno korisnici motornih vozila dužni su, da bi zaštitili vlastiti ekonomski interes, sklopiti ugovor o osiguranju od AO za štetu koju uporabom motornog vozila nanese trećim osobama zbog smrti, tjelesne ozljede, narušavanja zdravlja, uništenja ili oštećenja stvari.¹⁶ Navedenim ugovorom vlasnik motornog vozila osigurava svoj rizik te sprječava smanjenje

¹¹ Hrvatski zavod za javno zdravstvo, Nacionalni dan sigurnosti cestovnog prometa, 2021., dostupno na: <https://www.hzjz.hr/sluzba-epidemiologija-prevencija-nezaraznih-bolesti/nacionalni-dan-sigurnosti-cestovnog-prometa-3/>, stranica posjećena 28. travnja 2022.

¹² Directorate-General for Mobility and Transport, Road safety in the EU: fatalities in 2021 remain well below pre-pandemic level, 2022., dostupno na: https://transport.ec.europa.eu/news/preliminary-2021-eu-road-safety-statistics-2022-03-28_en, stranica posjećena 28. travnja 2022.

¹³ Državni zavod za statistiku, Registrirana cestovna vozila i cestovne prometne nesreće u 2021., 2022., dostupno na: <https://podaci.dzs.hr/2022/hr/29136>, stranica posjećena 28. travnja 2022.

¹⁴ Pavić, Drago, Ugovorno pravo osiguranja-komentar zakonskih odredaba, Zagreb, 2009., str. 7.

¹⁵ Dedić, D., Đurić, A., Dedić, A., Obvezno osiguranje od automobilske odgovornosti, Suvremeni promet, vol. 34, br. 1-2, 2014., str. 88.

¹⁶ Čl. 22. Zakon o obveznim osiguranjima u prometu (NN 151/05, 36/09, 75/09, 76/13, 152/14) (dalje u tekstu: ZOOP)

svoje imovine, do čega bi došlo u slučaju obveze plaćanja štete oštećenoj osobi.¹⁷ Sklapanje ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti pravni je odnos između osiguratelja i ugovaratelja osiguranja, koji se ubraja u trgovačko-pravne poslove, a kojim se osiguratelj uz naplatu premije obvezuje ugovaratelju osiguranja isplatiti osiguraniku naknadu za štetu nastalu na osobama ili stvarima, ako se ostvari rizik predviđen ugovorom.¹⁸ Vlasnik, odnosno korisnik vozila može sklopiti ugovor o osiguranju kod bilo kojeg osiguravajućeg društva sa sjedištem u Republici Hrvatskoj, koje ima dozvolu od Hrvatske agencije za nadzor financijskih usluga¹⁹ (dalje u tekstu: HANFA) za obavljanje poslova osiguranja od AO ili kod države članice Europske unije ili Europskog gospodarskog prostora, samo ako je HANFA zaprimila obavijest nadzornog tijela tog društva o namjeri pružanja usluga osiguranja u Hrvatskoj ili kod podružnice stranih društava za osiguranje osnovane u Hrvatskoj koje su dobile dozvolu HANFA-e za obavljanje poslova osiguranja.²⁰ U Hrvatskoj 13 društava za osiguranje nudi proizvod osiguranja od AO.²¹

Zakon o osiguranju²² dijeli osiguranja na životna i neživotna. Prema podacima Hrvatskog ureda za osiguranje u 2021. godini najzastupljenija vrsta neživotnog osiguranja je osiguranje od odgovornosti za upotrebu motornih vozila, a u sklopu istog najveći udio otpada na obvezno osiguranje vlasnika, odnosno korisnika motornih vozila od AO za štete nanesene trećim osobama sa zaračunatom bruto premijom od 8.819.981.240 kuna, koja je viša za 12,68% u odnosu na 2020. godinu.²³

¹⁷ Dedić, Đurić, Dedić, Obvezno osiguranje od automobilske odgovornosti, op. cit (bilj. 15), str. 88.

¹⁸ Cf. ibid., str. 90.

¹⁹ Hrvatska agencija za nadzor financijskih usluga (HANFA) nadzorno je tijelo koje provodi nadzor nebankarskog financijskog sektora s ciljem promicanja i očuvanja njegove stabilnosti. Nebankarski financijski sektor obuhvaća tržište kapitala, osiguranja, leasinga i faktoringa, investicijske fondove te drugi i treći stup mirovinskog osiguranja. Subjekti nadzora su pravne i fizičke osobe koje na tim tržištima pružaju financijske usluge. Izvor internetska stranica: <https://www.hanfa.hr/getfile.ashx?fileId=42496>, str. 31., stranica posjećena 29. travnja 2022.

²⁰ Cf. ibid., str. 9.

²¹ 10 društava za osiguranje za obavljanje poslova AO sa sjedištem u RH: ADRIATIC OSIGURANJE d.d., Allianz Hrvatska d.d., CROATIA osiguranje d.d., EUROHERC osiguranje d.d., GENERALI OSIGURANJE d.d., GRAWE Hrvatska d.d., HOK-OSIGURANJE d.d., TRIGLAV OSIGURANJE d.d., UNIQA osiguranje d.d., Wiener osiguranje Vienna Insurance Group d.d. i 3 podružnice: Groupama Osiguranje d.d. sa sjedištem u Mađarskoj, Porsche Versicherungs Aktiengesellschaft sa sjedištem u Austriji, SAVA OSIGURANJE d.d. sa sjedištem u Sloveniji. Izvor internetska stranica: <https://www.hanfa.hr/trziste-osiguranja/registri/drustva-za-osiguranje-i-drustva-za-reosiguranje/>, stranica posjećena 29. travnja 2022.

²² Čl. 7. st. 2. t. 10. Zakon o osiguranju (NN 30/15, 112/18, 63/20, 133/20) (dalje u tekstu: ZOS)

²³ Hrvatski ured za osiguranje, Tržište osiguranja u RH u 2021., dostupno na: https://huo.hr/upload_data/site_files/objava_stat_trziste-osiguranja-za-prosinac-2021.pdf, stranica posjećena 29. travnja 2022.

2.3. POJAM TREĆE OSOBE

Treće osobe u obveznom osiguranju od AO su one osobe koje imaju zakonom dano ovlaštenje neposredno od osiguratelja ostvarivati naknadu za pretrpljenu štetu.²⁴ Riječ je o onim osobama izvan obveznopravnog odnosa, odnosno koje nisu stranke ugovora o osiguranju. One predstavljaju širok krug osoba, a zaštita koja će im biti pružena ovisi o stupnju razvoja i materijalnim mogućnostima neke zemlje. U načelu, broj je trećih osoba teoretski neograničen, stoga zakonodavci definiraju pojam treće osobe negativnom definicijom, nabrojajući tko se sve ne smatra trećom osobom.²⁵

Zakon o obveznim odnosima²⁶ određuje treće osobe na način da se trećom osobom smatra oštećenik koji ujedno nije niti vlasnik, niti neovlašteni korisnik motornog vozila, niti osoba zadužena u vezi s pogonom motornog vozila.²⁷ Zakon o obveznim osiguranjima u prometu ne definira pojam trećih osoba, već određuje koje osobe nemaju pravo na naknadu štete, tj. tko se ne smatra trećom osobom. ZOOP se isključivo primjenjuje kad je u pitanju naknada štete iz osiguranja od AO, i to kao *lex specialis* u odnosu na ZOO, po kojem je šire određen krug trećih osoba kod građanskopravne odgovornosti za štete izazvane motornim vozilom u pogonu.²⁸ Nadalje, ZOOP ima prednost u primjeni pred ZOO, obzirom je ZOOP *lex posterior* u odnosu na njega.²⁹

Drugi način određivanja kruga trećih osoba je na pozitivan način, interpretacijom zakona. U ZOOP-u u čl. 22. st. 2. izrijekom je određeno da se putnici smatraju trećim osobama: „štete zbog smrti, tjelesne ozljede, narušavanja zdravlja, uništenja ili oštećenja stvari putnika u vozilu kojim je prouzročena šteta”³⁰ te se u st. 10. definira da se trećom osobom smatra i primatelj leasinga koji je ugovaratelj osiguranja i korisnik vozila, a nije odgovoran za prometnu nesreću u kojoj mu je prouzročena šteta od vozila istog davatelja leasinga.³¹

Trećom osobom smatraju se osobe izvan vozila odgovornog za štetu, poput pješaka i biciklista, osobe koje se nalaze u drugom vozilu, a koje vozilo nije odgovorno za štetu

²⁴ Belanić, Loris, Treće osobe u osiguranju od automobilske odgovornosti, *Osiguranje*, vol. 38, br. 11, 2007., str. 35.

²⁵ Ćurković, Marijan, *Obvezna osiguranja u prometu*, Zagreb, 2007., str. 184.

²⁶ Zakon o obveznim odnosima (NN 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18, 126/21) (dalje u tekstu: ZOO)

²⁷ Čl. 1069. st. 4. ZOO

²⁸ Odluka Županijskog suda (dalje u tekstu: Žs) u Varaždinu br. Gž 204/2021-2

²⁹ Ibid.

³⁰ Čl. 22. st. 2. ZOOP

³¹ Čl. 22. st. 10. ZOOP

(vozači, putnici) te pravne osobe koje trpe štetu iz prometne nezgode ili su na neki način povezane s prometnom nezgodom.³²

Iako su samo putnici izrijekom u ZOOP-u određeni kao treće osobe, ne smije se praviti razlika i provoditi različiti pravni „tretman“ prema ostalim, trećim oštećenim osobama, primjerice pješaku, što je potvrdio i Apelacijski sud u Rimu svojom odlukom.³³

Međutim, postoji situacija kad će se i vozač, koji je odgovoran za prometnu nesreću, smatrati trećom osobom, a što će iznimno biti u slučaju ugovaranja proširenog osiguranja od automobilske odgovornosti - AO PLUS.³⁴ Navedeno osiguranje je dobrovoljno osiguranje koje se odnosi na štetu koju pretrpi ovlašteni vozač vlastitom krivnjom, uporabom motornog vozila osiguranog po polici obveznog osiguranja od AO.

Ugovorena osigurana svota po proširenom pokriću u pravilu je jednaka ugovorenoj svoti osiguranja po osnovnom obveznom osiguranju, iako naspram nje ona predstavlja samostalnu i neovisnu svotu osiguranja. Na području nekadašnje SFRJ takvu je mogućnost najprije uvela Zajednica osiguranja imovine i osoba “Triglav” 1981. godine.³⁵

Presudom Vrhovnog suda Republike Hrvatske koja se odnosi na spor “S.M. protiv A. d.d., radi naknade štete” u kojem je tužiteljica, u svojstvu vozača skrivila prometnu nesreću, u kojoj je smrtno stradala njezina kći kao suvozač u tom vozilu, tužila osiguratelja za naknadu štete zbog smrti kćeri, utvrđeno je: “tuženik jedino odgovara za štetu trećim osobama, a ne samo vlasniku, odnosno vozaču, po polici obveznog osiguranja kad nije ugovoreno i prošireno osiguranje kojim bi takva šteta bila obuhvaćena”.³⁶ Dakle, odgovornost osiguratelja postoji kad je njegov osiguranik, odnosno vozač motornog vozila, odgovoran za štetu trećoj osobi.

³² Belanić, Loris, Treće osobe u osiguranju od automobilske odgovornosti, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci (1991), vol. 28, br. 1., 2007., str. 5.

³³ Obvezno osiguranje od AO podrazumijeva odgovornost za štetu na osobama prouzročenu bilo kojem putniku u prometnom sredstvu, te podrazumijeva odgovornost za štetu nanесenu trećim osobama, iako njihov odnos nije izjednačen, jer u odnosu na putnika pravna priroda odnosa ima ugovorni osnov, dok u odnosu na pješaka pravna priroda odnosa ima izvanugovorni osnov. Odluka Apelacijskog suda u Rimu od 13. rujna 2011. Izvor: Matijević, Berislav, Osiguranje: sudska praksa, Rijeka, 2014., str. 349.

³⁴ Grawe, AO PLUS - prošireno osiguranje od automobilske odgovornosti, dostupno na: <https://www.grawe.hr/ao-plus/>, stranica posjećena 29. travnja 2022.

³⁵ Matijević, Berislav, Izvan/sudska praksa vezana uz osiguranu svotu kod obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti, Hrvatska pravna revizija, vol. 5, br. 9, 2005., str. 34.

³⁶ Odluka VSRH broj Rev 946/06-2

3. PRAVA TREĆIH OSOBA U OBVEZONOM OSIGURANJU OD AUTOMOBILSKE ODGOVORNOSTI

U ovom će se poglavlju prikazati pravni izvori iz područja obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti te najvažnije isprave i njihova važnost za treće osobe.

Nadalje, obradit će se krug osoba odgovornih za štetu nastalu trećim osobama te usporediti prava trećih osoba na naknadu štete u Republici Hrvatskoj i drugim zemljama Europske unije, poput SR Njemačke, Francuske i Španjolske.

3.1. PRAVNI IZVORI

Pozitivne propise koji reguliraju prava trećih osoba u obveznom osiguranju od AO čini pravo EU te nacionalni zakoni i podzakonski akti. U ovom će se potpoglavlju obraditi najvažnije europske direktive te Zakon o osiguranju i Zakon o obveznim osiguranjima u prometu.

3.1.1. Pravo EU

Hrvatska je 1. srpnja 2013. postala 28.³⁷ zemlja članica Europske unije, čime je postala obvezna uskladiti svoje propise o obveznom osiguranju za štete uzrokovane upotrebom motornih vozila sa zakonodavstvom EU.

Od 1972. do danas doneseno je šest direktiva o usklađivanju zakona država članica u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila, a iste su imale za cilj proširiti opseg osigurateljnog pokrivanja neovisno o tome gdje se prometna nesreća dogodila, kako bi se povećala mobilnost vozila i osoba u njima na području cijele EU te slobodno kretanje vozila na cijelom tom području.³⁸

Direktive su uz uredbe najvažniji pravni akt EU. Za razliku od direktive, kojom se utvrđuje cilj koji sve države članice moraju ostvariti, s time da svaka država samostalno odlučuje o načinu na koji će to ostvariti, uredba je obvezujući zakonodavni akt koji se mora neposredno primjenjivati na isti način, u svim državama članicama.

Prva direktiva br. 72/166/EC imala je cilj olakšati cestovni promet na granicama između država članica, čime su obvezane ukinuti graničnu kontrolu valjanog osigurateljnog pokrivanja

³⁷ Ujedinjena Kraljevina (UK) izašla je iz EU 31. siječnja 2020. stoga je broj država članica pao na 27.

³⁸ Grubišić Đogić, Nives, EU direktive u obveznom osiguranju od građanske odgovornosti za štete od motornih vozila u praksi Suda EU, 2016., str. 1., dostupno na: <https://www.iusinfo.hr/strucni-clanci/CLN20V01D2016B892>, stranica posjećena 30. travnja 2022.

za vozila država članica, ukidanjem zelene karte.³⁹ Za vozila registarskih oznaka država nečlanica i dalje se tražilo postojanje valjane zelene karte.⁴⁰

Drugom direktivom iz 1983., br. 84/5/CEE nastojala se podići minimalna razina osigurateljne zaštite na višem stupanju te ista propisuje minimalne svote osigurateljnog pokrića koje su države članice dužne unijeti u nacionalno zakonodavstvo. Direktiva br. 84/5/CEE uvodi obvezno osiguranje i za štete na stvarima, a članove obitelji uvrštava među treće osobe koje imaju pravo na naknadu štete iz obveznog AO, te zabranjuje osigurateljima korištenje klauzula isključenja u slučajevima kad štetu prouzroči neovlašteni vozač, vozač bez vozačke dozvole i vozač čije vozilo nije ispunilo tehničke uvjete o sigurnosti motornog vozila.⁴¹ Njome je također uvedena obveza država članica osnovati Garancijski fond za zaštitu žrtava prometnih nesreća.⁴²

Treća direktiva br. 90/232/CEE dovela je do ispunjenja zadatka jedinstvenog sustava osiguranja od automobilske odgovornosti tadašnje Europske zajednice⁴³. Uvedeno je načelo jedinstvene premije, odnosno “ u zamjenu za jedinstvenu premiju koju je isplatila osigurana osoba, osiguravatelj načelno preuzima rizik naknade štete žrtvama eventualne nezgode u kojoj je sudjelovalo osigurano vozilo, i to neovisno o tome na području koje se države članice Unije to vozilo koristi i neovisno o tome gdje se nezgoda dogodila”⁴⁴ Takva odluka Europskog suda je važna jer je njome uvedeno jedinstveno tržište osiguranja, sa svrhom zaštite žrtava prometnih nezgoda, ali i zbog poticanja mobilnosti građana EU kroz olakšani prelazak granica između država članica.

Nakon reforme EEZ i osnutka EU, te ispunjavanja cilja dotadašnjih donesenih direktiva, europsko zakonodavstvo usmjerilo se na zaštitu potrošača osigurateljskih usluga. Brojne žalbe

³⁹ Ćurković, op. cit. (bilj. 25), str. 38-39.

⁴⁰ Zelena karta je dokument koji osiguravajuće društvo izdaje osiguraniku u trenutku sklapanja obveznog AO. Njome bi u slučaju prometne nesreće u inozemstvu osiguranik dokazao da posjeduje obvezno AO te da će njegov osiguratelj štetu isplatiti ukoliko je osiguranik odgovoran. Tako je bilo nekada, a danas je Hrvatska i HUI dio Sustava zelene karte koji uključuje ukupno 48 država. Danas će nam zelena karta trebati primjerice za Tursku, Crnu Goru, Kosovo, Albaniju. Izvor internetska stranica: <https://www.moj-bankar.hr/Vijesti/Zeleni-karton-za-auto-sve-sto-treba-znati>, stranica posjećena 2. svibnja 2022.

⁴¹ Ćurković, Marijan, op. cit. (bilj. 25), str. 40.

⁴² Garancijski fond pri HUI osnovan 1997. godine sa ciljem zaštite žrtava prometnih nesreća uzrokovanih neosiguranim i nepoznatim motornim vozilima, vozilima osiguranim kod društava za osiguranje koja su prestala postojati ili su u stečaju. Izvor internetska stranica: <https://huo.hr/hr/huo/garancijski-fond>, stranica posjećena 2. svibnja 2022.

⁴³ EU predstavlja jedinstvenu gospodarsku i političku uniju čiji počeci sežu iz 1958. godine osnivanjem Europske ekonomske zajednice (EEZ) od strane 6 država (Belgija, Francuska, Italija, Luksemburg, Nizozemska, Njemačka). Naziv EEZ zamijenjen je 1993. nazivom Europska unija (EU). Izvor internetska stranica: <https://www.eu-projekti.info/europska-unija/tijela-europske-unije/o-europskoj-uniji/>, stranica posjećena 2. svibnja 2022.

⁴⁴ Odluka Europskog suda, predmet Predmet C-556/13, „Litaksa“ UAB protiv „BTA Insurance Company“ SE

građana na nemogućnost ili dugotrajnost dobivanja naknade štete u drugoj državi članici dovele su do donošenja Četvrte direktive, br. 2000/26/CE, koja se primjenjuje na sve prometne nesreće koje se dogode na prostoru države članice EU ili države članice sustava zelene karte, a koju je prouzročilo motorno vozilo druge države članice.⁴⁵ Direktiva također uvodi pravo oštećenoga na *actio directa* prema osiguratelju štetnika, obvezuje osiguratelje na imenovanje predstavnika za obradu i isplatu šteta te osnivanje informacijskih i odštetnih ureda.⁴⁶

Peta direktiva br. 1005/14/EC iz 2005. godine revizijska je direktiva, koja mijenja i nadopunjuje prethodne četiri direktive. Važnije izmjene određaba ranijih direktiva uključuju sljedeće.

Peta direktiva točno je odredila pojam registarskih pločica, obzirom da Prva direktiva, kod tumačenja pojma “područje na kojem se vozilo uobičajeno nalazi” određuje kao “područje države čiju registarsku pločicu vozilo nosi,” ali nije definirala odnosi li se to samo na trajne registarske pločice ili i privremene. Stoga je Peta direktiva, s ciljem rješavanja nedoumica, precizirala da se pod pojmom registarske pločice smatra i privremena i trajna registarska pločica.⁴⁷

Povećane su minimalne svote osigurateljnog pokrića uvedene Drugom direktivom, i to kod tjelesnih ozljeda na 1,000.000,00 EUR po žrtvi ili 5,000.000,00 EUR po odštetnom zahtjevu, neovisno o broju žrtava, a kod oštećenja stvari na 1,000.000,00 EUR, uz obvezu redovitog preispitivanja tih iznosa vezano uz petogodišnje kretanje Europskog indeksa potrošačkih cijena.⁴⁸

Peta direktiva proširuje krug oštećenih osoba koje imaju pravo na naknadu štete i na treće osobe izvan vozila - pješake i bicikliste, ali samo ako im to pravo pruža i nacionalno zakonodavstvo države članice te na osobe koje su pretrpjele štetu u vozilu kojim je upravljao alkoholizirani vozač.⁴⁹

Istom je direktivnom dodatno povećana zaštita potrošača, na način što je državama članicama nametnuta obveza pružanja podataka osiguraniku, u bilo kojem trenutku, o svim štetama po

⁴⁵ Ćurković, Marijan, op. cit. (bilj. 25), str. 42-43.

⁴⁶ Ibid.

⁴⁷ Grubišić Đogić, op. cit. (bilj. 38), str. 2.

⁴⁸ Ibid.

⁴⁹ Ibid.

njegovom ugovoru o osiguranju unazad pet godina.⁵⁰ Važna novina jest da direktiva proširuje pravo na izravnu tužbu protiv osiguratelja na sve oštećene, za razliku od Četvrte direktive, po kojoj su to pravo imali samo oštećenici za štete u drugoj državi članici EU.⁵¹

S obzirom da je od donošenja Prve direktive prošlo pedeset godina te da je bilo već pet različitih direktiva koje su kroz godine uređivale područje obveznog osiguranja od AO, potrebno je bilo donijeti novu direktivu u kojoj bi sve te odredbe bile sadržane kao jedinstveni tekst radi jasnoće i preglednosti. Isto je i učinjeno 2009. godine donošenjem Šeste kodificirane direktive br. 2009/103/EZ⁵², koja je imala za cilj pomoći stanovnicima EU koji dožive prometnu nezgodu u drugoj državi članici EU.⁵³ Navedena Direktiva zahtijeva da sva motorna vozila u EU budu obuhvaćena obveznim osiguranjem od odgovornosti treće osobe uz propisivanje minimalnih pokrića osiguranja od odgovornosti treće osobe i brzu likvidaciju šteta uzrokovanih prometnim nezgodama nastalim izvan zemlje EU u kojoj žrtva boravi.⁵⁴ Ugovaratelju osiguranja omogućeno je zahtijevati potvrdu o odštetnom zahtjevu koji se odnosi na njegovo vozilo tijekom prethodnih pet godina ugovorenog osiguranja, a što predstavlja prednost prilikom priznavanja postavljenih odštetnih zahtjeva pri sklapanju nove police osiguranja. Šestom direktivom ne reguliraju se pitanja o građanskopravnoj odgovornosti, uključujući vrste šteta i naknadu za fizičku ozljedu vozača ili oštećenje vozila, čije je reguliranje ostavljeno državama članicama.⁵⁵ Navedenom Direktivom napokon je unificirano pravo osiguranja od građanskopravne odgovornosti za motorna vozila u jednom pravnom propisu, što je pozitivno jer su jednim propisom obuhvaćena sva pravna pitanja koja su trebala biti uređena.

3.1.2. Nacionalno zakonodavstvo

Obvezno osiguranje od automobilske odgovornosti u RH vuče svoje korijenje iz bivše Jugoslavije. Posljednji zakon u SFRJ koji je uređivao tu materiju bio je Zakon o osnovama sistema osiguranja imovine i osoba iz 1990, a raspadom SFRJ Hrvatska je taj zakon prihvatila

⁵⁰ Cf. *ibid.*, str. 3.

⁵¹ *Ibid.*

⁵² 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, dostupno na: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX%3A32009L0103&qid=1651629085069>, stranica posjećena 2. svibnja 2022.

⁵³ *Ibid.*

⁵⁴ *Ibid.*

⁵⁵ *Ibid.*

Zakonom o preuzimanju saveznih zakona iz oblasti financija te se isti primjenjivao kao republički zakon.⁵⁶

Tim je zakonom u čl. 90. vlasnik, odnosno korisnik motornog i priključnog vozila, dužan sklopiti ugovor o osiguranju odgovornosti za štetu koju upotrebom motornog vozila pričini trećim osobama zbog smrti, tjelesne ozljede, narušavanja zdravlja, uništenja ili oštećenja stvari, isključujući štetu na stvarima koje je primio na prijevoz.⁵⁷

Navedenim zakonom nije bio osnovan Hrvatsku ured za osiguranje, stoga je oštećena osoba u slučaju nastanka štete prouzročene neosiguranim ili nepoznatim vozilom imala pravo zahtijevati naknadu štete od organizacije za osiguranje koja obavlja poslove obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti sa sjedištem na teritoriju RH, odnosno autonomne pokrajine na kojoj je šteta nastala.⁵⁸

Donošenjem Zakona o osiguranju 1994.⁵⁹ (dalje u tekstu: ZOS) godine prijašnje opisan zakon prestao se primjenjivati, čime počinje nacionalna faza pravnog reguliranja obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti.⁶⁰

Zakonom o osiguranju uspostavljen je Hrvatski ured za osiguranje (dalje u tekstu: HUO), s ciljem predstavljanja hrvatskih društava za osiguranje, a koji obavlja poslove utvrđene međunarodnim sporazumom o osiguranju vlasnika, odnosno korisnika motornih vozila od odgovornosti u prometu, objavljuje zajedničke uvjete i tarifnu premiju, nadoknađuje štete uzrokovane uporabom neosiguranog ili nepoznatog motornog vozila iz svog garancijskog fonda za koji sredstva moraju izdvojiti svi članovi Ureda, isplaćuje štete koje oštećene osobe nisu mogle naplatiti zbog prestanka rada društva za osiguranje ili ih povjeriti jednom od svojih članova.⁶¹

Zbog prilagodbe gospodarskim i tržišnim odnosima Zakon o osiguranju doživio je brojne izmjene, a važno je istaknuti onu iz 1997. godine⁶², kad je člankom 76. društvima za osiguranje, koji se bave obveznim osiguranjima, uz prethodno pribavljenu suglasnost od Direkcije za nadzor društava za osiguranje, propisana obveza donošenja zajedničkih uvjeta i

⁵⁶ Ćurković, op. cit. (bilj. 9), str. 12.

⁵⁷ Čl. 90. Zakona o osnovama sistema osiguranja imovine i osoba (17/1990, 82/1990, NN 53/1991, 26/1993) dostupno na: <https://informator.hr/zakoni/340205?id=340205>, stranica posjećena 2. svibnja 2022.

⁵⁸ Cf. ibid., članak 99. i 100.

⁵⁹ Zakon o osiguranju (NN 9/94)

⁶⁰ Ćurković, op. cit. (bilj. 9), str. 13.

⁶¹ ZOS (NN 9/94), čl. 9. i 10.

⁶² ZOS (NN 46/97)

premijskog sustava s jedinstvenim osnovicama dijela premije za naknadu štete, koje objavljuje HUU.⁶³

Nadalje, istim je određeno da pravni slijednici vozača nemaju pravo na naknadu štete zbog smrti ili tjelesne ozljede vozača po osnovi osiguranja od AO za štete nanese trećim osobama.⁶⁴ Već je tada zakonodavac uvidio potrebu razlikovanja srodnika štetnika od srodnika oštećenih te uredio koji krug osoba ima pravo na moralnu satisfakciju u obliku novčane naknade.

U slučaju organiziranja natjecanja radi postizanja najveće ili prosječne brzine automobila organizator je obvezan sklopiti posebno osiguranje od AO, a navedeni zakon naglašava kako su pokrivena i namjerno prouzročene štete od neovlaštenog korisnika motornog vozila, ako se za vrijeme trajanja osiguranja promijeni vlasnik, odnosno korisnik motornog vozila prava i obveza iz ugovora o osiguranju prenose se na novog vlasnika (umjesto dotadašnje mogućnosti prenošenja).⁶⁵

Godine 2005. počinje prilagodba nacionalnog zakonodavstva odredbama europskog prava obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti, i to donošenjem Zakona o obveznim osiguranjima u prometu, a koji je sadržavao brojne odredbe koje su stupile na snagu tek nakon što je RH postala punopravna članica EU.⁶⁶ Taj je Zakon od tada doživio četiri izmjene, posljednju 2014. godine, koja je na snazi i danas.

Današnji sustav hrvatskog osiguranja od automobilske odgovornosti usklađen je s europskim direktivama. Zahvaljujući njima, propisane su minimalne svote osigurateljnog pokriva, formirana su tijela za izvansudsko rješavanje sporova u osiguranju, (najčešće Pravobraniteljstvo pri HUU), a osiguratelji su ustanovili postupak rješavanja pritužbi i žalbi.

Sve te pogodnosti, u slučaju ugovaranja obveznog osiguranja od AO, nude veliki izbor i pravo da se odabere ponuda koja će ugovaratelju najviše odgovarati financijski, a i po kvaliteti dodataka te, kao takve, pridonose sigurnosti u prometu.

⁶³ Cf. *ibid.*, Čl. 76. st. 2. i 3.

⁶⁴ Čurković, *op. cit.* (bilj. 9), str. 13.

⁶⁵ *Ibid.*

⁶⁶ *Ibid.*

3.2. ISPRAVE

Dvije najvažnije isprave koje se koriste u obveznom AO su polica osiguranja i europsko izvješće o nesreći.

Polica osiguranja predstavlja dokaz da je ugovor o AO sklopljen, a posebno je važna za treće osobe jer sadrži podatke o osiguranim osobama, svotu osiguranja i limit pokrća.

Europsko izvješće o nesreći isprava je koja sadrži podatke o činjeničnom stanju nastale prometne nesreće te se, kao takva, može koristiti kao odštetni zahtjev.

3.2.1. Polica osiguranja

Polica osiguranja od automobilske odgovornosti isprava je koja potvrđuje postojanje i sadržaj ugovora.⁶⁷ Prema ZOO-u, ugovor o osiguranju sklopljen je kad je ponuda o osiguranju prihvaćena.⁶⁸ Iznimno, ugovor o osiguranju osoba sklopljen je kad strane potpišu policu osiguranja, a nakon sklapanja ugovora o osiguranju, osiguratelj je obvezan, bez odgađanja, ugovaratelju predati uredno sastavljenu i potpisanu policu.⁶⁹

Polica predstavlja važnu ispravu u slučaju prometne nesreće, kad oštećena osoba zatraži dokaz svojstva osiguranika te ista u tom slučaju predstavlja legitimacijski papir.⁷⁰ U polici osiguranja od AO mora biti naveden osiguratelj i ugovaratelj osiguranja, osigurano vozilo, rizik obuhvaćen osiguranjem (na polici mora biti naznačeno da se radi o osiguranju od AO), početak i istek osiguranja, osigurana svota po štetnom događaju, iznos plaćene premije, datum izdavanja police te potpis ovlaštenih osoba osiguratelja i ugovaratelja osiguranja.⁷¹

Osiguratelj je dužan upozoriti ugovaratelja osiguranja da su opći uvjeti osiguranja sastavni dio ugovora i predati njihov tekst, ako oni već nisu otisnuti na polici.⁷² U slučaju neslaganja odredaba općih uvjeta i police primijenit će se odredba police.⁷³

Dakle, opći uvjeti se primjenjuju ako ništa nije određeno u polici, koja je individualizirana isprava.⁷⁴ Ugovaratelji osiguranja, najčešće u žurbi, nezainteresiranosti ili neznanju, prilikom

⁶⁷ Vasilj, Aleksandra; Činčurak Erceg, Biljana, *Prometno pravo i osiguranje*, Osijek, 2016., str. 256.

⁶⁸ Čl. 925. st. 1. ZOO

⁶⁹ Cf. *ibid.*, čl. 925. st. 2. i 3.

⁷⁰ Vasilj; Činčurak Erceg, *op. cit.* (bilj. 67), str. 257.

⁷¹ Čl. 926. st. 1. ZOO

⁷² Cf. *ibid.*, čl. 926. st. 3.

⁷³ *Ibid.*

⁷⁴ Cf. *ibid.*, čl. 926. st. 5.

sklapanja police osiguranja ne pročitaju opće uvjete osiguranja, ali ugovaratelj svojim potpisom na polici potvrđuje da su mu uručeni i na njih pristaje.

Kako bi olakšali i ubrzali proces registracije motornih vozila, Hrvatska društva za osiguranje u suradnji s Centrom za vozila Hrvatske i Hrvatskim uredom za osiguranje uvela su digitalne police osiguranja od AO.⁷⁵

Nakon što osiguranik zaključi policu obveznog osiguranja, društvo za osiguranje šalje podatke o zaključenoj polici u bazu podataka CVH.⁷⁶ Iznimno, osiguranik će morati pokazati izvornik police ako su podaci o polici neispravni ili postoji više polica za isto motorno vozilo.⁷⁷ Nakon što je provjerena ispravnost police, CVH šalje podatke u bazu podataka registriranih vozila MUP-a, nakon čega društvo za osiguranje dobiva povratnu informaciju o tome da je osiguranik iskoristio policu.⁷⁸

U 2021. godini sklopljeno je 2.596.567 polica osiguranja od AO, odnosno 193.464 polica (8,05% više nego u 2020.), a prosječna premija iznosila je 1.087,43 kn te je 5,84% veća u odnosu na 2020.⁷⁹ Putem digitalnih kanala prodaje u 2020. godini sklopljeno je 1,62% polica osiguranja od AO, što nije velik broj, posebice ako se u obzir uzme i COVID 19 pandemija i brojna ograničenja kretanja.⁸⁰

3.2.2. Europsko izvješće o nesreći

Društvo za osiguranje dužno je uz policu osiguranja od AO ugovaratelju osiguranja uručiti i Europsko izvješće o nesreći, koje u slučaju nastanka prometne nesreće sudionici ga moraju ispuniti i potpisati te međusobno razmijeniti.⁸¹ Uredno ispunjeno Europsko izvješće može se koristiti kao odštetni zahtjev, odnosno kao izjava o okolnostima nastanka štetnog događaja. Vozač ga je dužan imati za vrijeme upotrebe vozila u prometu i predložiti ga na zahtjev osobe

⁷⁵ Polica osiguranja AO od sada u digitalnom obliku, 2019., dostupno na: <https://www.svijetosiguranja.eu/polica-osiguranja-ao-od-sada-u-digitalnom-obliku/>, stranica posjećena 3. svibnja 2022.

⁷⁶ Ibid.

⁷⁷ Ibid.

⁷⁸ Ibid.

⁷⁹ HUU, op. cit. (bilj. 23), stranica posjećena 3. svibnja 2022.

⁸⁰ Čosić, Krunoslav, Hrvatska ne prati trendove: Nakon smanjenja cestovnog prometa prošle godine padaju li cijene autoosiguranja u 2021.?, 2021., dostupno na: <https://revijahak.hr/2021/04/15/hrvatska-ne-prati-trendove-nakon-smanjenog-broja-voznji-2020-padaju-li-cijene-autoosiguranja-u-2021/>, stranica posjećena 3. svibnja 2022.

⁸¹ Čl. 38. ZOOP

ovlaštene za nadzor u prometu⁸², a ukoliko to ne učini, utoliko može biti kažnjen novčanom kaznom od 300,00 do 1.000,00 kuna.⁸³

Zakonom o sigurnosti prometa na cestama⁸⁴ (dalje u tekstu: ZSPC) propisano je da u slučaju prometne nesreće samo s materijalnom štetom na vozilima, vozači, odnosno sudionici prometne nesreće dužni su, ako je to moguće, omogućiti nesmetano odvijanje prometa uklanjanjem vozila s kolnika te popuniti i potpisati Europsko izvješće o nesreći ili na drugi način razmijeniti osobne podatke i podatke o vozilu prije nego što napuste mjesto prometne nesreće.⁸⁵

Potpisivanje Europskog izvješća ne znači nužno priznavanje krivnje za uzrokovanje prometne nesreće, već ono služi za utvrđivanje činjeničnog stanja. Osiguratelji isto mogu, ali i ne moraju koristiti jer mogu tražiti dodatno dokazivanje nastanka štete i uzročno-posljedične veze kod nastanka oštećenja na vozilima te omogućiti izvid na svim vozilima koja su sudjelovala u prometnoj nesreći.⁸⁶

3.3. ODGOVORNOST ZA ŠTETU IZAZVANU MOTORNIM VOZILOM U POGONU

Zakon o obveznim odnosima u odsjeku 4. govori o odgovornosti za štetu od opasne stvari ili opasne djelatnosti te u tom dijelu posebno regulira odgovornost za štete izazvane motornim vozilom u pogonu.⁸⁷

Člankom 1068. ZOO-a definirano je motorno vozilo kao ono, koje je namijenjeno da se snagom vlastitog motora kreće po površini zemlje, na tračnicama ili bez njih.⁸⁸

Zbog svog motornog pogona i jačine, smatra se opasnom stvari, što potvrđuje i sudska praksa: „pri čemu je uporabio motornu silu automobila Audi A6 a koji automobil je po naravi opće opasna stvar te je time izazvao opasnost za život i tijelo ostalih sudionika u prometu u vidu

⁸² Ibid.

⁸³ Cf. ibid., čl. 66.

⁸⁴ Zakon o sigurnosti prometa na cestama (NN 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15, 108/17, 70/19, 42/20)

⁸⁵ Čl. 176. ZSPC

⁸⁶ HANFA, Obveza zvanja policije kod prometnih nesreća s materijalnom štetom i ostvarivanje prava iz osiguranja, 2021., dostupno na: <https://www.hanfa.hr/vijesti/obveza-zvanja-policije-kod-prometnih-nesre%C4%87a-s-materijalnom-%C5%A1tetom-i-ostvarivanje-prava-iz-osiguranja/>, stranica posjećena 4. svibnja 2022.

⁸⁷ Čl. 1063.-1072. ZOO

⁸⁸ Čl. 1068. ZOO

drugih vozača automobila i drugih osoba koje su se nalazile u automobilu”.⁸⁹ VSRH također zauzima stajalište da je “motorno vozilo opasna stvar koja svojim svojstvom predstavlja opasnost za okolinu”.⁹⁰

Nastankom prometne nesreće između dvije strane - štetnika i oštećenika nastaje obveznopravni odnos u kojem oštećenik ima pravo tražiti naknadu štete od štetnika, koji ju je dužan nadoknaditi.⁹¹

Odgovornost za štete izazvane motornim vozilom u pogonu izvanugovorna (deliktna) je odgovornost jer između stranaka, prije nastanka štete, ne postoji nikakav pravni odnos. Takva je odgovornost nanescena građanskim deliktom, štetnom radnjom zbog koje izvorno i samostalno nastaje odnos odgovornosti za štetu, a obveza naknade štete nastaje trenutkom prouzročenja štete.⁹²

3.4. OSOBE ODGOVORNE ZA ŠTETU NASTALU TREĆIM OSOBAMA

Ugovaranjem obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti cilj je zaštititi interese treće oštećene osobe, no njime se pruža i odgovarajuća zaštita samom osiguraniku, štetniku u slučaju nastupanja šetnog događaja.

Vlasnici motornih vozila u pogonu odgovarati će prema kriteriju objektivne odgovornosti za štetu nanescenu trećim osobama.⁹³ Suvlasnici, odnosno zajednički vlasnici motornog vozila odgovaraju za štetu solidarno.⁹⁴ Odštetna odgovornost vlasnika prema trećim osobama odnosi se na štete osoba koje se prevoze motornim vozilom, a glede samo onih stvari koje takva osoba nosi na sebi ili sa sobom.⁹⁵

Umjesto vlasnika, i jednako kao vlasnik, odgovara i neovlašteni korisnik motornog vozila.⁹⁶ Prema odredbama čl. 1070. ZOO-a neovlašteni korisnik je osoba, koja u vrijeme šetnog događaja koristi motorno vozilo bez suglasnosti vlasnika, a nije kod njega zaposlena u vezi s pogonom motornog vozila, niti je član njegova obiteljskog kućanstva, niti joj je vlasnik

⁸⁹ Rješenje Žs u Zadru br. 4 Kir-19/15

⁹⁰ Odluka VSRH br. Rev 2995/1994-2

⁹¹ Čurković, Marijan, op. cit. (bilj. 25), str. 119.

⁹² Ibid.

⁹³ Čl. 1069. st. 1. ZOO

⁹⁴ Cf. ibid., čl. 1069. st. 2.

⁹⁵ Čl. 1071. st. 1. ZOO

⁹⁶ Čl. 1070. st. 1. ZOO

predao vozilo u posjed.⁹⁷ Primjerice, ako sin ocu uzme ključeve automobila i prouzroči štetu, sin neće biti neovlašteni korisnik motornog vozila. Pri tome, nije bitno je li otac znao da će mu sin uzeti ključeve automobila ili je li mu dozvolio, otac će kao vlasnik odgovarati.

Međutim, ipak će i vlasnik motornog vozila odgovarati (pored neovlaštenog korisnika) i to solidarno s njim, ako je svojom krivnjom ili krivnjom osoba koje su se trebale brinuti o vozilu, omogućio neovlašteno korištenje motornog vozila.⁹⁸ Primjerice, vlasnik automobila je ispred gostionice ostavio ključeve u vozilu, što je omogućilo neovlaštenom korisniku ulazak u vozilo i odlazak s njim. Neovlašteni korisnik će odgovarati prema načelu objektivne odgovornosti, a vlasnik prema kriteriju pretpostavljene krivnje.⁹⁹

U sudskoj praksi javio se zanimljiv primjer koji se odnosi na neovlašteno korištenje vozila. Riječ je o slučaju u kojem su dvije osobe zaključani traktor stavile u pogon uz pomoć odvijača, što nije uobičajen način stavljanja traktora u pogon. Sud je donio zaključak ako vlasnik vozila nije svojom krivnjom ili krivnjom osoba koje su se trebale brinuti o vozilu, omogućio neovlašteno korištenje motornog vozila, u tom slučaju neće odgovarati vlasnik motornog vozila, već samo neovlašteni korisnik, za štetu koja bude nanesena trećoj osobi.¹⁰⁰

Iako se kao odlučujući primjenjuje kriterij objektivne odgovornosti, međusobni odštetni zahtjevi vlasnika motornih vozila rješavat će se prema kriteriju subjektivne odgovornosti.¹⁰¹ Svu štetu snosit će vlasnik vozila koji je isključivo kriv za štetni događaj, a ako postoji obostrana krivnja, svaki vlasnik odgovarati će drugome za njegovu štetu razmjerno stupnju svoje krivnje.¹⁰² Ako nema krivnje nijedne strane, vlasnici će odgovarati na jednake djelove, ako pravičnost ne zahtijeva što drugo.¹⁰³ Krivnjom vlasnika smatrat će se i krivnja osobe kojom se on poslužio prilikom nastanka šetnog događaja ili kojoj je vozilo povjerio¹⁰⁴, primjerice upotreba profesionalnog vozača.

VSRH u obrazloženju jedne odluke ističe da postoji krivnja drugog vozača ako je reakcija jednog vozača, u usporedbi s prosječnim vozačem, izazvana nepravilnim ponašanjem drugog vozača, osvrnuvši se na to da nižestupanjski sudovi nisu dobro odlučili kad su uzrok prometne

⁹⁷ Cf. *ibid.*, čl. 1070., st. 3.

⁹⁸ Cf. *ibid.*, čl. 1070. st. 2.

⁹⁹ Vasilj; Činčurak Erceg, op. cit. (bilj. 67), str. 90.-91.

¹⁰⁰ Odluka Žs u Bjelovaru br. Gž 1493/11-2

¹⁰¹ Čl. 1072. ZOO

¹⁰² Cf. *ibid.*, čl. 1072., st. 1.i 2.

¹⁰³ Cf. *ibid.*, čl. 1072., st. 3.

¹⁰⁴ Cf. *ibid.*, čl. 1072., st. 4.

nesreće pripisali isključivo krivoj procjeni tužiteljice, zanemarujući da je bila nepotrebno stavljena u situaciju da procjenjuje može li se mimoći s teretnim vozilom.¹⁰⁵

Dakle, treba pažljivo utvrditi omjer odgovornosti u slučaju sudara dvaju ili više vozila, kako bi se pravilno odredila naknada štete.

3.5. USPOREDBA PRAVA TREĆIH OSOBA NA NAKNADU ŠTETE U RH I DRUGIM ZEMLJAMA EU

U ovom dijelu rada prikazat će se zakonodavni okvir obveznog osiguranja u SR Njemačkoj, Francuskoj i Španjolskoj, obzirom da je riječ o visoko razvijenim državama Europske unije, čiji su propisi bili uzor hrvatskom zakonodavstvu.

U Njemačkoj je prije registracije motornog vozila potrebno sklopiti policu obveznog osiguranja od AO koja se naziva *Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung*.¹⁰⁶ Prema odredbama njemačkog Zakona o obveznim osiguranjima vlasnika motornih vozila, vlasnik motornog vozila ili prikolice s redovitim prebivalištem u Njemačkoj dužan je sklopiti osiguranje od odgovornosti za pokriće tjelesne ozljede, materijalne štete i drugih financijskih gubitaka koji mogu nastati upotrebom motornog vozila trećim osobama.¹⁰⁷ Osobe koje nisu osigurale svoje motorno vozilo, a koriste ga u prometu, kaznit će se kaznom zatvora do jedne godine ili novčanom kaznom.¹⁰⁸

Njemačkim Zakonom o cestovnom prometu, u čl. 7. propisana je objektivna odgovornost za štetu od motornih vozila, kao i u hrvatskom pravu.¹⁰⁹ Ako uporabom motornog vozila nastane šteta sa smrtnim ishodom, tjelesnom ozljedom, narušenjem zdravlja ili oštećenjem stvari, vlasnik je dužan nadoknaditi svu nastalu štetu, a u slučaju više sile bit će oslobođen takve obveze.¹¹⁰ Ako netko koristi motorno vozilo bez znanja i volje vlasnika kao neovlaštena osoba, ista će biti dužna nadoknaditi štetu umjesto vlasnika, uz isključenje osoba zaposlenih

¹⁰⁵ Odluka VSRH br. Rev 1178/09-2

¹⁰⁶ Versicherungen für Kraftfahrzeuge, dostupno na:

<https://www.dieversicherer.de/resource/blob/1236/4b58f20ded1eb50a996a3c2b519a61ef/broschuere-kfz-haftpflichtversicherung-data.pdf>, stranica posjećena 5. svibnja 2022.

¹⁰⁷ Gesetz über die Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter, od 5. travnja 1965., posljednji put izmijenjen 12. srpnja 2021., § 1, dostupno na: <https://www.gesetze-im-internet.de/pflvg/index.html>, stranica posjećena 5. svibnja 2022.

¹⁰⁸ Cf. ibid. § 6

¹⁰⁹ Straßenverkehrsgesetz, od 5. ožujka 2003., posljednji put izmijenjen 12. srpnja 2021., čl. 7., dostupno na: <https://www.gesetze-im-internet.de/stvg/index.html>, stranica posjećena 5. svibnja 2022.

¹¹⁰ Ibid.

kod vlasnika ili ako mu je vlasnik dao vozilo na korištenje, ali uz neovlaštenu osobu i vlasnik će biti suodgovoran, ako je svojom krivnjom omogućio korištenje motornog vozila.¹¹¹ Navedena pravna regulacija prisutna je i u hrvatskom pravu.

U Njemačkoj je u 2021. godini u prometnim nesrećama poginulo 2.569 osoba, 6% manje nego u 2020. godini, na što je utjecala pandemija COVID-19 i brojna ograničenja kretanja i sloboda koje je uvela država kao odgovor na istu.¹¹² Gore navedeni broj poginulih u prometnim nesrećama u Njemačkoj je ipak za 2278 slučajeva viši nego u Hrvatskoj, u kojoj je iste godine smrtno stradalo 292 osobe, a koji omjer ne čudi, obzirom da je Njemačka zemlja površine 357 376 km²¹¹³ s 83 166 711 stanovnika, u odnosu na Hrvatsku površine 56 594 km² te svega 4 047 000 stanovnika.¹¹⁴

U Francuskoj, površinom najvećoj zemlji u EU¹¹⁵, svaki vlasnik vozila u prometu mora imati osiguranje od građanske odgovornosti prema trećim osobama, pod nazivom *assurance auto au tiers*.¹¹⁶ Francuska je klasični primjer države koja je prošla razvojni put od odgovornosti temeljem dokazane krivnje do apsolutne odgovornosti.¹¹⁷ *Code civil* je odgovornost za štete od motornih vozila odredio kao odgovornost za stvar povjerenu na čuvanje po načelu pretpostavljene krivnje, a francuska sudska praksa je, suprotno od tog načela, donosila odluke temeljeći ih na objektivnoj odgovornosti u svim slučajevima u kojima se štetnik mogao osloboditi odgovornosti, ako je dokazao da je šteta posljedica slučaja, više sile, radnjom treće osobe ili oštećenika.¹¹⁸

¹¹¹ Gesetz, op. cit. (bilj. 107), § 7

¹¹² Unfallbilanz 2021: 150 Verkehrstote weniger als im Vorjahr, dostupno na: https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2022/02/PD22_076_46241.html, stranica posjećena 5. svibnja 2022.

¹¹³ Eurostat, Area by NUTS 3 region, dostupno na: https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?query=BOOKMARK_DS-115325_QID_589140CA_UID_-3F171EB0&layout=TIME,C,X,0;GEO,L,Y,0;UNIT,L,Z,0;LANDUSE,L,Z,1;INDICATORS,C,Z,2;&zSelection=DS-115325UNIT,KM2;DS-115325INDICATORS,OBS_FLAG;DS-115325LANDUSE.TOTAL:&rankName1=UNIT_1_2_-1_2&rankName2=INDICATORS_1_2_-1_2&rankName3=LANDUSE_1_2_-1_2&rankName4=TIME_1_0_0_0&rankName5=GEO_1_2_0_1&sortC=ASC_-1_FIRST&rStp=&cStp=&rDCh=&cDCh=&rDM=true&cDM=true&footnes=false&empty=false&wai=false&time_mode=NONE&time_most_recent=false&lang=EN&cfo=%23%23%23%2C%23%23%23.%23%23%23, stranica posjećena 5. svibnja 2022.

¹¹⁴ Eurostat, Population on 1 January, dostupno na: <https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/TPS00001/bookmark/table?lang=en&bookmarkId=c0aa2b16-607c-4429-abb3-a4c8d74f7d1e>, stranica posjećena 5. svibnja 2022.

¹¹⁵ Francuska ima površinu 633 186.6 km², izvor internetska stranica: https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/key-facts-and-figures/life-eu_hr, stranica posjećena 6. svibnja 2022.

¹¹⁶ Qu'est-ce que l'assurance au tiers?, 2021., dostupno na: <https://www.maif.fr/vehicule-mobilite/guide-assurance-auto/formule-au-tiers>, stranica posjećena 6. svibnja 2022.

¹¹⁷ Matijević, op. cit. (bilj. 4.), str. 164.

¹¹⁸ Ibid.

Današnji Kodeks osiguranja¹¹⁹ člankom L211-1 određuje da svaka fizička ili bilo koja pravna osoba, osim države, mora osigurati svoju građansku odgovornost za štetu koja može nastati upotrebom motornog vozila trećim osobama na osobama ili imovini.¹²⁰ Tako sklopljeni ugovori o osiguranju moraju također pokrivati i građanskopravnu odgovornost svake osobe koja čuva ili upravlja vozilom, čak i neovlašteno, osim stručnjaka za popravak i prodaju automobila, kao i građansku odgovornost putnika osiguranog vozila.¹²¹ U slučaju krađe motornih vozila neće biti pokrivena naknada štete koju pretrpe kradljivci, poticatelji i suučesnici.¹²²

Za razliku od odredbi hrvatskog prava, naglašeno je kako se trećim osobama smatraju i članovi obitelji vozača ili osiguranika, kao i polaznici ustanove koja podučava upravljanje kopnenim motornim vozilima tijekom osposobljavanja ili ispita.¹²³

Kao i u našem pravu, jamstvo za građansku odgovornost vozača ne nadoknađuje štetu vozaču odgovornom za nesreću, ako on sam ili njegov automobil pretrpi štetu, niti troškove uzrokovane elementarnim nepogodama, požarima i krađama, osim ako takva posebna jamstva nisu dodana u ugovor o osiguranju ili smo ugovorili kasko osiguranje.¹²⁴

U Francuskoj je za vrijeme COVID-19 pandemije također smanjen broj smrtno stradalih u prometnim nesrećama na 2.947, za razliku od 2019. godine, kad je smrtno stradalo 3.244 osoba.¹²⁵

U Španjolskoj odredbe obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti uređuje Zakon o građanskoj odgovornosti za štete uzrokovane motornim vozilima¹²⁶. Istim su svi vlasnici motornih vozila, koja imaju uobičajeno parkiralište u Španjolskoj, obvezni sklopiti i obnavljati ugovor o osiguranju za štetu nanесenu trećim stranama za svako vozilo koje

¹¹⁹ Code des assurances, na snazi od 12. svibnja 2022., dostupno na:

https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000006073984/LEGISCTA000006128442/#LEGISCTA000006128442, stranica posjećena 6. svibnja 2022.

¹²⁰ Cf. ibid., čl. L211-1. st. 1.

¹²¹ Cf. ibid., čl. L211-1. st. 2.

¹²² Ibid.

¹²³ Cf. ibid., čl. L211-1. st. 5.

¹²⁴ Qu'est-ce que l'assurance au tiers?, op. cit. (bilj. 116)

¹²⁵ Observatoire national interministériel de la sécurité routière, Bilan 2021 de la sécurité routière, 2022., dostupno na: <https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/etat-de-l-insecurite-routiere/bilans-annuels-de-la-securite-routiere/bilan-2021-de-la-securite-routiere>, stranica posjećena 6. svibnja 2022.

¹²⁶ Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, одобрен s Real Decreto Legislativo 8/2004. od 29. listopada 2004., dostupno na: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2004-18911>, stranica posjećena 7. svibnja 2022.

posjeduju.¹²⁷ No njime neće biti pokrivena naknada štete u slučaju smrti ili tjelesne ozljede vozača koji je prouzročio prometnu nesreću, niti naknada štete na njegovom vozilu.¹²⁸

Španjolskim zakonom određeni su maksimalni iznosi pokrića osiguravajućeg društva po prometnoj nesreći, za koju je osiguranik kriv, i to za fizičku štetu osobama do 70 milijuna eura, bez obzira na broj žrtava, i za materijalnu štetu 15 milijuna eura po zahtjevu, bez obzira na broj vozila ili stvari.¹²⁹ Ti su iznosi prije 2008. godine bili znatno niži pa su osiguravatelji imali dodatno pokriće, pod nazivom Obvezna građanska odgovornost.¹³⁰ Zbog tako visokih iznosa zakonodavci su bili oprezni pa su propisali da se neće nadoknaditi materijalna šteta drugom automobilu, koja ima neku vrstu obiteljske veze (bračni drug, roditelji, djeca, stričevi, bake, djedovi, braća i sestre itd.) sa osiguranikom.¹³¹ Obzirom na takve zakonske odredbe smanjila se mogućnost prijave osiguravajućih društava.¹³²

No, za razliku od materijalne štete, šteta nanescna ljudima uvijek je pokrivena jer se pretpostavlja da nitko neće namjerno nauditi članu obitelji.¹³³ Zbog izazivanja sumnje, još jedan slučaj neće biti pokriven obveznim osiguranjem - kad je osigurano vozilo ukradeno, a osoba odgovorna za krađu s njim doživi nesreću, štetu neće nadoknađivati vlasnik automobila, već kradljivac, a ako je nelikvidan, štetu će nadoknaditi *Consortio de Compensación de Seguros* (Konzorcij za naknadu šteta).¹³⁴

U našem pravu to nije slučaj, već ako štetu prouzroči vozač koji je neovlašteno upravljao vozilom, oštećena osoba može podnijeti odštetni zahtjev odgovornom osiguratelju,¹³⁵ a ne HUU, koji bi bio slične funkcije kao i Konzorcij.

U Hrvatskoj su iznosi obveznog osiguranja od AO znatno niži te oni, u slučaju štete zbog smrti, tjelesne ozljede i oštećenja zdravlja iznose 46.739.000,00 kuna po štetnom događaju neovisno o broju oštećenika, a u slučaju štete zbog uništenja ili oštećenja stvari do iznosa

¹²⁷ Cf. *ibid.*, čl. 2. st. 1.

¹²⁸ Cf. *ibid.*, čl. 5., st. 1.

¹²⁹ Cf. *ibid.*, čl. 4. st. 2.

¹³⁰ Redacción AutoBild, *Responsabilidad Civil Obligatoria: todo lo que necesitas saber*, 2019., dostupno na: <https://www.autobild.es/practicos/responsabilidad-civil-obligatoria-todo-necesitas-saber-515691>, stranica posjećena 7. svibnja 2022.

¹³¹ *Ibid.*

¹³² *Ibid.*

¹³³ *Ibid.*

¹³⁴ *Ibid.*

¹³⁵ Čl. 25. st. 1. ZOOP

9.394.000,00 kuna po štetnom događaju neovisno o broju oštećenika,¹³⁶ što i ne čudi, obzirom da je Španjolska razvijenija zemlja s većim životnim standardom.

Europska je komisija u Službenom glasilu Europske unije dana 19. listopada 2021. godine objavila Obavijest o prilagodbi minimalnih iznosa pokrića¹³⁷ utvrđenih u Direktivi 2009/103/EZ u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i izvršenje obveze osiguranja od takve odgovornosti u skladu s inflacijom. Utvrđeni su sljedeći iznosi u eurima - u slučaju tjelesne ozljede minimalni iznos pokrića povećan je na 1 300 000 eura po žrtvi ili 6 450 000 eura po odštetnom zahtjevu, bez obzira na broj žrtava, a u slučaju oštećenja stvari 1 300 000 eura po odštetnom zahtjevu, bez obzira na broj žrtava.¹³⁸ Vlada Republike Hrvatske može donijeti odluku o povećanju ili sniženju osigurane svote sukladno obavijesti Europske komisije koja se periodično objavljuje u Službenom listu Europske unije u skladu s Europskim indeksom potrošačkih cijena.¹³⁹ Ministarstvo financija predložilo je 8. travnja 2022. godine povećanje najniže osigurane svote temeljem ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti,¹⁴⁰ no ostaje vidjeti što će odlučiti Vlada Republike Hrvatske. Smatram da bi bilo korisno povećanjem iznosa u većoj mjeri zaštititi treće oštećene osobe u prometnim nesrećama.

¹³⁶ Odluka Vlade Republike Hrvatske o povećanju najniže osigurane svote temeljem ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti od 24. studenoga 2016., dostupno na: https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2016_11_109_2355.html, stranica posjećena 7. svibnja 2022.

¹³⁷ Obavijest o prilagodbi minimalnih iznosa pokrića utvrđenih u Direktivi 2009/103/EZ u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i izvršenje obveze osiguranja od takve odgovornosti u skladu s inflacijom (2021/C 423/11) od 19. listopada 2021., dostupno na: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/PDF/?uri=CELEX:52021XC1019\(01\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/PDF/?uri=CELEX:52021XC1019(01)&from=EN), stranica posjećena 7. svibnja 2022.

¹³⁸ Ibid.

¹³⁹ Čl. 26. st. 9. ZOOP

¹⁴⁰ Prijedlog odluke o povećanju najniže osigurane svote temeljem ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti od 8. travnja 2022., dostupno na: <https://vlada.gov.hr/UserDocsImages//2016/Sjednice/2022/Travanj/112%20sjednica%20VRH//112%20-%202012.doc>, stranica posjećena 7. svibnja 2022.

4. POSTUPAK OSTVARIVANJA PRAVA TREĆIH OSOBA NA NAKNADU ŠTETE

U ovom će se poglavlju prikazati načini na koje treće osobe mogu ostvarivati naknadu štete iz obveznog AO.

Prvenstveno, cilj je prikazati način mirnog rješavanja spora, prema kojem treća osoba podnosi odštetni zahtjev osiguratelju, u svrhu izbjegavanja dugotrajnih i skupih sudskih sporova.

S druge strane, prikazat će se i situacije u kojima treće osobe nemaju pravo na naknadu štete, odnosno situacije u kojima je isključena odgovornost osiguratelja te situacije u kojima su treće osobe doprinijele štetnom događaju.

4.1. PRAVA TREĆIH OSOBA PREMA OSIGURATELJU

Peta EU direktiva o obveznom osiguranju od automobilske odgovornosti propisala je obvezu državama članicama da u svojim zakonodavstvima propišu pravo treće oštećene osobe na neposredan zahtjev prema odgovornom osiguratelju.

Obvezno osiguranje od AO ugovara se kako bismo zaštitili treće oštećene osobe u prometnoj nesreći, stoga pravo treće osobe na neposredan zahtjev prema osiguratelju tzv. *actio directa* čini samu bit obveznog osiguranja.¹⁴¹

Kako je prethodno opisano, treća osoba nije stranka ugovora o osiguranju. Povezanost s osiguranikom očituje se u tome da joj je prouzročena šteta građanskim deliktom te da ju je, prema odredbama odštetnog prava, osiguranik dužan nadoknaditi, dok osiguranika s osigurateljem vezuju odredbe propisa o obveznom osiguranju od AO.¹⁴² Dakle, treća osoba ima dva dužnika, štetnika-osiguranika i osiguratelja, od kojih može tražiti naknadu štete, birajući između jednog od njih ili zbog postojanja solidarne odgovornosti, podnijeti zahtjev istodobno protiv štetnika i osiguratelja te će svaki od njih odgovarati u okviru svoje obveze.¹⁴³

Štetnikova odgovornost uređuje se čl. 1069. ZOO odgovornost za štetu trećima, a osigurateljeva čl. 11. ZOOP pravom oštećene osobe na podnošenje neposrednog zahtjeva.

¹⁴¹ Belanić, op. cit. (bilj. 24), str. 35.

¹⁴² Matijević, op. cit. (bilj. 25), str. 145.

¹⁴³ Ibid.

Osiguratelj će odgovarati za štetu nastalu osiguranim slučajem samo ako treća oštećena osoba zahtijeva njezinu naknadu te tako ZOO određuje izričito pravo treće osobe: “U slučaju osiguranja od odgovornosti oštećena osoba može zahtijevati neposredno od osiguratelja naknadu štete koju je pretrpjela događajem za koji odgovara osiguranik, ali najviše do iznosa osigurateljeve obveze.”¹⁴⁴

ZOOP je odredio to pravo kod svih vrsta obveznih osiguranja u prometu.¹⁴⁵ Odgovorni osiguratelj u odgovoru na takav zahtjev neće moći isticati prigovore koje bi na temelju zakona ili ugovora o osiguranju mogao istaknuti prema osiguranoj osobi zbog nepridržavanja zakona ili ugovora o osiguranju.¹⁴⁶ U slučaju primitka odštetnog zahtjeva, odgovorni je osiguratelj dužan u roku od 60 dana od dana primitka odštetnog zahtjeva utvrditi njegovu osnovanost i visinu te dostaviti podnositelju zahtjeva obrazloženu ponudu za naknadu štete ako nema spora ili utemeljen odgovor ako postoji spor.¹⁴⁷ Ako isti to ne učini u navedenom roku, oštećena osoba može protiv njega podnijeti tužbu, no ne prije proteka toga roka jer će se smatrati preuranjenom.¹⁴⁸ U navedenom roku odgovorni osiguratelj dužan je isplatiti iznos naknade štete, a ako je samo visina zahtjeva sporna, postoji obveza plaćanja predujma nespornog dijela.¹⁴⁹

Međutim, treba napomenuti da “podnošenje odštetnog zahtjeva nije procesna pretpostavka za tužbu tužitelja protiv tuženika kao osiguravajućeg društva” što potvrđuje i sudska praksa županijskih sudova u RH.¹⁵⁰ Oštećenici mogu, a i ne moraju podnijeti odštetni zahtjev, no kad je on podnesen, nastaje obveza za osiguravajuće društvo da na njega podnesu odgovor u određenom roku, a prije proteka tog roka tužba pred sudom smatrati će se preuranjenom.¹⁵¹

4.2. IZVANSUDSKO RJEŠAVANJE SPOROVA

Izvansudsko rješavanje sporova poželjno je zbog brzine i fleksibilnosti rješavanja sporova te rasterećenja sudova. Prije podnošenja tužbe sudu svakako bi prvo trebalo razmotriti navedene načine rješavanja sporova. Sporovi pred sudom su dugotrajni, u većini slučajeva traju i po nekoliko godina, što i nije najbolje rješenje za stranke.

¹⁴⁴ Čl. 965. ZOO

¹⁴⁵ Čl. 11. ZOOP

¹⁴⁶ Ibid.

¹⁴⁷ Čl. 12. st. 1. ZOOP

¹⁴⁸ Cf. ibid., čl. 12. st. 2.

¹⁴⁹ Cf. ibid., čl. 12. st. 3.

¹⁵⁰ Odluka Žs u Varaždinu br. Gž 1440/2019-5

¹⁵¹ Ibid.

U nastavku rada analizirat će se izvansudsko rješavanje sporova te istaknuti njegove prednosti u odnosu na obraćanje sudu, bez prethodne komunikacije s osigurateljem.

Kod izvansudskog rješavanja sporova razlikujemo dva stadija. U prvom stadiju spor se nastoji riješiti u izravnoj komunikaciji između zainteresirane osobe i osiguratelja koja može biti neformalna ili formalna. Neformalna komunikacija odnosila bi se na obraćanje zainteresirane osobe društvu za osiguranje, u praksi najčešće telefonski ili putem elektroničke pošte s ciljem rješavanja spornog pitanja. U slučaju da se putem neformalne komunikacije ne dođe do rješavanja, pokrenut će se strogo propisana, formalna komunikacija, podnošenjem formalne pritužbe, odnosno prigovora zainteresirane osobe.¹⁵² ZOS određuje da su zainteresirane osobe potrošači, odnosno svaka fizička osoba koja ima prava i osobe po ugovoru o osiguranju te korisnici usluga posredovanja u osiguranju i reosiguranju i zastupanja u osiguranju, pravne osobe, koje imaju prava i obveze po ugovoru o osiguranju, odnosno koje su korisnici usluga posredovanja u osiguranju i reosiguranju i zastupanja u osiguranju, te oštećenici u postupku rješavanja odštetnih zahtjeva iz izvanugovorne odgovornosti za štetu.¹⁵³

U slučaju podnošenja pritužbe fizičkih i pravnih osoba koje su prethodno navedene, društva za osiguranje dužna su uspostaviti izvansudski postupak rješavanja sporova formiranjem Povjerenstva za rješavanje pritužbi/prigovora te pisano odgovoriti na iste u roku od 15 dana od dana zaprimanja.¹⁵⁴ Zainteresirane osobe mogu podnijeti predstavku HANFI, ako smatraju da društvo za osiguranje ili osobe koje obavljaju poslove distribucije osiguranja ne postupaju u skladu sa svojim obvezama.¹⁵⁵ Društva se trebaju pridržavati Smjernica¹⁵⁶ o rješavanju pritužbi od strane društava za osiguranje koje je donijela EIOPA¹⁵⁷ 2012. godine.

Pritužba mora sadržavati podatke o osobi podnositelja, razloge za podnošenje, po mogućnosti dokaze kojima se potvrđuju navodi iz pritužbe, a u nedostatku svih potrebnih sastojaka Povjerenstvo treba obavijestiti podnositelja s molbom da nadopuni svoju pritužbu/prigovor.¹⁵⁸ Ako su navodi neosnovani, Povjerenstvo će pritužbu/prigovor odbiti, a ako ono nije nadležno,

¹⁵² Marin, Jasenko, Izvansudsko rješavanje sporova iz osiguranja, str. 2., dostupno na:

https://eu.pravo.hr/download/repository/JASENKO_MARIN_-_IZVANSUDSKO_RJESAVANJE_SPOROVA_IZ_OSIGURANJA.pdf, stranica posjećena 9. svibnja 2022.

¹⁵³ Čl. 375., 378. ZOS

¹⁵⁴ Čl. 377. ZOS

¹⁵⁵ Čl. 378. st. 3. ZOS

¹⁵⁶ EIOPA, Smjernice o rješavanju pritužbi od strane društava za osiguranje od 14. lipnja 2012., dostupno na: <https://www.hanfa.hr/trziste-osiguranja/regulativa/zakoni-i-drugi-propisi-te-op%C4%87e-smjernice/>, stranica posjećena 9. svibnja 2022.

¹⁵⁷ Europsko nadzorno tijelo za osiguranje i strukovno mirovinsko osiguranje.

¹⁵⁸ Marin, op. cit. (bilj. 152), str. 4.-5.

obavijestit će podnositelja o nadležnom tijelu.¹⁵⁹ Odgovor Povjerenstva izraz je konačnog stajališta društva za osiguranje, a isti mora sadržavati i uputu o pravnom lijeku, u kojoj mora biti navedeno da podnositelj može podnijeti žalbu pravobranitelju osiguranja zbog kršenja Kodeksa o poslovnoj i osigurateljnoj etici, pokrenuti postupak za rješavanje spora mirenjem ili podnijeti tužbu nadležnom sudu.¹⁶⁰ Ako se podnositelj odluči za zadnju opciju, prestaje postupak izvansudskog rješavanja spora i prelazi se na sudsko rješavanje.

Do drugog stadija izvansudskog rješavanja spora, gdje se zainteresirana osoba obraća trećim osobama nadležnim za rješavanje, doći će samo ako se spor nije riješio u prvome stadiju.¹⁶¹ U RH su dva najznačajnija tijela koja djeluju u okviru HUU-a. Pravobraniteljstvo na području osiguranja i Centar za mirenje.¹⁶²

Pravobraniteljstvo na području osiguranja osnovano je temeljem Odluke o osnivanju i radu pravobraniteljstva na području osiguranja Upravnog odbora HUU-a 2005. godine i započinje s radom 2007. godine, s pravobraniteljem na čelu, čiji mandat traje tri godine.¹⁶³

Vijeće pravobraniteljstva ima tri člana: predstavnik potrošača, neovisni stručnjak iz osiguranja, financija ili gospodarskog prava i predstavnik društava za osiguranje.¹⁶⁴ Spor se pokreće podnošenjem žalbe, nakon čega se odlučuje u izvansudskom postupku o sporu između podnositelja žalbe i društva za osiguranje, zbog kršenja Kodeksa osigurateljne i reosigurateljne etike¹⁶⁵ (dalje u tekstu: Kodeks).

Procesna pretpostavka za obraćanje navedenom tijelu obvezno je rješavanje spora u internom žalbenom postupku, između podnositelja žalbe i društva za osiguranje.¹⁶⁶ Pravobraniteljstvo je ovlašteno odlučivati samo ako se radi o neimovinskim zahtjevima i to ako već ne teče parnica pred nadležnim sudom.¹⁶⁷ Iznimno, žalba se može podnijeti i u slučaju kad društvo za osiguranje nije dostavilo odgovor u propisanome roku.¹⁶⁸

¹⁵⁹ Cf. *ibid.*, str. 5.

¹⁶⁰ *Ibid.*

¹⁶¹ Cf. *ibid.*, str. 6.

¹⁶² *Ibid.*

¹⁶³ Cf. *ibid.*, str. 7.

¹⁶⁴ Čl. 7. Odluke o osnivanju i radu pravobraniteljstva na području osiguranja od 29. ožujka 2018., dostupno na https://huo.hr/upload_data/site_files/odluka-o-osnivanju-i-radu-pravobraniteljstva-na-podrucju-osiguranja-1-.pdf, stranica posjećena 9. svibnja 2022. (u daljnjem tekstu: Odluka)

¹⁶⁵ Cf. *ibid.*, čl. 9.

¹⁶⁶ Cf. *ibid.*, čl. 11.

¹⁶⁷ Cf. *ibid.*, čl. 9.

¹⁶⁸ Cf. *ibid.*, čl. 11. st. 3.

Žalba se mora podnijeti u pisanom obliku, u pravilu putem elektroničke pošte te mora sadržavati podatke o podnositelju, zahtjev, činjenice na kojima se temelji te biti potkrijepljena dokazima i potpisana.¹⁶⁹ Tako zaprimljenu žalbu društvo za osiguranje dostaviti će društvu, koje se dužno pisano očitovati u roku od 15 dana, uz mogućnost produljenja za daljnjih 15 dana.¹⁷⁰

Kad pravobranitelj smatra da bi mogao odlučiti o sporu, obzirom su dovoljno razjašnjene činjenične i relevantne okolnosti, donosi pisanu obrazloženu odluku, ali ako je utvrđeno kršenje Kodeksa, prihvaća žalbu i daje preporuku za otklanjanje kršenja i rok u kojem je društvo za osiguranje dužno o izvršenju preporuke obavijestiti pravobranitelja.¹⁷¹

Pravobranitelj će žalbu odbaciti ako utvrdi da nije nadležan za njezino rješavanje ili da postoji druga procesna pretpostavka, a odbiti ako utvrdi njenu neosnovanost i ustanovi da društvo nije prekršilo kodeks, a u slučaju neizvršenja i nepoštivanja preporuke pravobranitelj mora osiguratelja prijaviti HANFI.¹⁷²

Centar za mirenje (u daljnjem tekstu: Centar) drugo je tijelo koje se bavi izvansudskim rješavanjem sporova u osiguranju koje djeluje pri HUO i osnovano je 2007. godine.¹⁷³ Mirenje je svaki postupak u kojem stranke nastoje sporazumno riješiti spor uz pomoć jednog ili više izmiritelja, koji strankama pomažu postići nagodbu, no neovlašteno nametnuti obvezujuće rješenje.¹⁷⁴

Postupak mirenja pokreće se na prijedlog jedne ili više stranaka u skladu sa Zakonom o mirenju.¹⁷⁵ Navedeni prijedlog podnosi se Centru u pisanom obliku, koji će isti zatim dostaviti društvu za osiguranje, da se u roku od 15 dana, očituju pristaju li na mirenje. Suglasnost obiju strana potrebna je za pokretanje postupka mirenja.

Pred Centrom se, za razliku od Pravobraniteljstva, rješavaju sporovi imovinsko-pravnog karaktera.¹⁷⁶ Mirenje se odvija u usmenom obliku, bez sastavljanja zapisnika.¹⁷⁷ Isto je

¹⁶⁹ Cf. ibid., čl. 11. st. 4. i 5.

¹⁷⁰ Cf. ibid., čl. 12.

¹⁷¹ Cf. ibid., čl. 16.

¹⁷² Ibid.

¹⁷³ Marin, op. cit. (bilj. 152), str. 16.

¹⁷⁴ Čl. 2. Pravilnika o radu Centra za mirenje i postupku mirenja pri Hrvatskom uredu za osiguranje od 29. rujna 2021., dostupno na: https://huo.hr/upload_data/site_files/275-uo-tocka-7-pravilnik_centar-za-mirenje-huo_procisceni-tekst_2021..pdf, stranica posjećena 9. svibnja 2022. (u daljnjem tekstu: Pravilnik)

¹⁷⁵ Zakon o mirenju (NN 18/11)

¹⁷⁶ Marin, op. cit. (bilj. 152), str. 18.

¹⁷⁷ Pravilnik, op. cit. (bilj. 174), čl. 8.

dobrovoljno u svim fazama postupka, a sudionici su dužni u dobroj vjeri surađivati i pošteno se koristiti pravima koja im u postupku pripadaju.¹⁷⁸

Postupak mirenja može se okončati na sljedeće načine.¹⁷⁹ Sklapanjem nagodbe osobe između kojih postoji spor ili neizvjesnost o nekom pravnom odnosu, uzajamnim popuštanjima, prekidaju spor.¹⁸⁰ Nadalje, odlukom izmiritelja da se postupak mirenja obustavlja zbog nesvrhovitosti daljnjih nastojanja da se postigne mirno rješenje spora, nakon što je o tome strankama bila dana mogućnost izjašnjavanja.¹⁸¹ U želji da okončaju spor stranke mogu uputiti pisanu izjavu izmiritelju u želji da okončaju spor.¹⁸² Konačno, ako se nagodba ne sklopi u roku od 60 dana od početka mirenja, jedna stranka može uputiti pisanu izjavu o odustajanju od postupka drugim strankama i izmiritelju.¹⁸³

Nagodba sklopljena u postupku mirenja imaće svojstvo ovršne isprave, ako je u njoj sadržana obveza na činidbu o kojoj se stranke mogu nagoditi te ako sadrži izjavu obveznika o neposrednom dopuštenju ovrhe.¹⁸⁴ Mirenje je veoma uspješan način rješavanja sporova, što potvrđuje i 15 godina uspješnog djelovanja Centra, pri kojem je u tom vremenu preko 70% postupaka uspješno okončano sklapanjem nagodbi.¹⁸⁵

4.3. ISKLJUČENJE PRAVA NA NAKNADU ŠTETE I GUBITAK PRAVA IZ OSIGURANJA

ZOOP u čl. 23. određuje tko nema pravo na naknadu štete po osnovi osiguranja od AO – isključenja iz osiguranja, a u čl. 24. o gubitku prava iz osiguranja.¹⁸⁶ Isključenje prava na naknadu štete predstavlja određene situacije kad osiguratelj ne snosi naknadu štetu oštećenom zbog postojanja određenih okolnosti, a kod gubitka prava iz osiguranja izvjestan rizik

¹⁷⁸ Cf. *ibid.*, čl. 10., čl. 11.

¹⁷⁹ Cf. *ibid.*, čl. 13.

¹⁸⁰ Čl. 150. ZOO

¹⁸¹ Pravilnik, op. cit. (bilj. 174), čl. 13.

¹⁸² *Ibid.*

¹⁸³ *Ibid.*

¹⁸⁴ Cf. *ibid.*, čl. 14.

¹⁸⁵ Centar za mirenje pri Hrvatskom uredu za osiguranje obilježava 15 godina uspješnog djelovanja, 2022., dostupno na: <https://www.vecernji.hr/vijesti/centar-za-mirenje-pri-hrvatskom-uredu-za-osiguranje-obiljezava-15-godina-uspjesnog-djelovanja-1570962>, stranica posjećena 9. svibnja 2022.

¹⁸⁶ Čl. 23. i 24. ZOOP

pokriven je osiguranjem, ali zbog nepridržavanja odredaba zakona i ugovora osiguranik gubi pravo na osigurninu.¹⁸⁷

Kod isključenja odgovornosti teret dokaza da je rizik uključen u osiguranje je na oštećeniku, odnosno osiguraniku, a kod gubitka prava, teret dokaza da je osiguranik izgubio pravo iz ugovora o osiguranju u pravilu je na osiguratelju.¹⁸⁸ Bitna razlika je da osiguratelj može kod isključenja iz osiguranja istaknuti prigovor trećoj oštećenoj osobi, dok se kod gubitka prava iz osiguranja prigovor može istaknuti samo svome osiguraniku.¹⁸⁹

U nastavku rada prikazati će se primjeri sudske prakse koji se odnose na isključenje i gubitak prava iz osiguranja.

Obveznim osiguranjem od AO osiguravamo vlastitu odgovornost prema trećim osobama i ne možemo zahtijevati naknadu vlastite štete. To predviđa i ZOOP u situacijama kad isključuje iz osiguranja vozača vozila kojim je prouzročena šteta i njegove srodnike te druge fizičke ili pravne osobe glede šteta zbog smrti ili tjelesne ozljede vozača.¹⁹⁰

Sudska praksa VSRH potvrđuje takav stav: *“Odgovornost osiguratelja na temelju obveznog osiguranja je odgovornost za drugoga, pa je ona akcesorne prirode i postoji pod pretpostavkom da postoji odgovornost za štetu te druge osobe, dakle ugovaratelja osiguranja u ovom slučaju vlasnika, odnosno vozača drugog motornog vozila, koji je sudjelovao u štetnom događaju. Međutim, budući da takva odgovornost ne postoji jer je štetu skrivio sam srodnik tužitelja, a kako je pravo posrednih oštećenika uvjetovano pravom njihovog srodnika neposrednog oštećenika, koje u ovom slučaju ne postoji, to pravo ne pripada ni tužiteljima.”*¹⁹¹ Takva odluka suda pokazala je da nije pravedno srođnicima štetnika pružiti moralnu satisfakciju u obliku novčane naknade, obzirom da su oni srođnici osobe koja je uzrokovala prometnu nesreću.

Nadalje, motorno vozilo ne može sudjelovati u prometu bez registracije i obveznog osiguranja od AO, stoga osobe koje su svjesno ušle u neregistrirano i neosigurano vozilo neće imati pravo na naknadu štete ako osiguratelj, odnosno u slučaju neosiguranog vozila HUU, dokaže da je ta okolnost suputniku bila poznata.¹⁹² Takvog je mišljenja i Županijski sud u Bjelovaru:

¹⁸⁷ Leder, Damir, Isključenje i gubitak prava iz osiguranja prema zakonu o obveznim osiguranjima u prometu, Hrvatska pravna revizija, vol. 6, br. 9, 2006., str. 50.

¹⁸⁸ Ćurković, op. cit. (bilj. 9), str. 106.

¹⁸⁹ Ibid.

¹⁹⁰ Čl. 23. st. 1. ZOOP

¹⁹¹ Odluka VSRH br. Rev-60//03-2

¹⁹² Čl. 23. st. 4. i 5. ZOOP

“Ako konkretne okolnosti (izgled, stanje i neregistriranost) svaku prosječnu osobu upućuju na zaključak o neosiguranosti vozila, tada se eventualno neznanje stradalog putnika u tom vozilu za tu činjenicu može pripisati samo njegovom krajnje nesavjesnom ponašanju“.¹⁹³ Zbog vlastite nesavjesnosti ne može nitko crpiti neko pravo za sebe iz odnosa koji je nastao po samom zakonu.

Uzrok prometnih nesreća s poginulim osobama najčešće su nepropisna vožnja, neprilagođena brzina, korištenje mobitela u vožnji, nevezivanje sigurnosnog pojasa i vožnja u alkoholiziranom stanju.¹⁹⁴ Vožnja pod utjecajem alkohola ima nepovoljan utjecaj na vožnju i ponašanje vozača te ugrožava ostale savjesne sudionike u prometu. Shodno tome, osiguranik gubi pravo iz osiguranja ako je vozio u alkoholiziranom stanju iznad ugovorene granice.¹⁹⁵

Između prometne nesreće i upravljanja vozilom pod utjecajem alkohola traži se postojanje uzročne veze, što potvrđuje i odluka Županijskog suda koja govori da prilikom utvrđivanja postojanja uzročne veze između nastanka prometne nesreće i alkoholiziranosti treba cijeliti i okolnosti nastanka takve nesreće, odnosno takva uzročna veza će postojati kad alkoholizirani vozač presiječe putanju vozilu iz suprotnog smjera na suviše maloj udaljenosti, kretanjem na dijelu ceste na kojem je mogao uočiti nadolazak drugog automobila.¹⁹⁶

Savjesnim ponašanjem u prometu, kao što je poštivanje prometnih pravila i propisa, neupravljanje automobilom nakon konzumiranja alkohola i vožnja u odmornom stanju, možemo spasiti živote drugima, a i sebi. Kad bi svaki vozač shvaćao odgovornost koju preuzima prilikom „sjedanja za volan“, smanjio bi se broj prometnih nesreća i poginulih osoba.

4.4. DOPRINOS OŠTEĆENIKA VLASTITOJ ŠTETI

Načelo potpune naknade štete jedno je od osnovnih načela odštetnog prava.¹⁹⁷ Prema istom, sud će dosuditi oštećeniku onoliko koliko je potrebno da se njegova materijalna situacija dovede u stanje u kojem bi se nalazila da nije bilo štetne radnje.¹⁹⁸

¹⁹³ Odluka Žs u Bjelovaru br. Gž-1435/10-2

¹⁹⁴ Policijska uprava zagrebačka, „Najčešće greške“-uzrok su prometnih nesreća, 2021., dostupno na: <https://zagrebacka-policija.gov.hr/vijesti/najcesce-greske-uzrok-su-prometnih-nesreca/88484>, stranica posjećena 9. svibnja 2022.

¹⁹⁵ Prema ZSPC čl. 199. st. 2. vozač vozila kategorije A1, A2, A, B, BE, F, G i AM ne smije upravljati vozilom na cesti niti početi upravljati vozilom ako je pod utjecajem droga ili lijekova ili ako u krvi ima alkohola iznad 0,50 g/kg.

¹⁹⁶ Odluka Žs u Bjelovaru br. Gž-799/2012-2

¹⁹⁷ Matijević, Berislav, Doprinos oštećenika vlastitoj šteti-što se ne smatra doprinosom-,2016., str.1., dostupno na: <https://www.iusinfo.hr/strucni-clanci/CLN20V01D2016B992>, stranica posjećena 10. svibnja 2022.

Iznimku od toga načela čini doprinos oštećenika vlastitoj šteti, prema čemu je iznos naknade smanjen u odnosu na iznos potpune naknade.¹⁹⁹ ZOO u čl. 1092. određuje da oštećenik, koji je pridonio da šteta nastane ili da bude veća nego što bi inače bila, ima pravo samo na razmjerno sniženu naknadu, a kad je nemoguće utvrditi koji dio štete potječe od oštećenikove radnje ili propusta, sud će dosuditi naknadu vodeći računa o okolnostima slučaja.²⁰⁰ Pretpostavke za primjenu navedenog pravila su postojanje uzročne veze između oštećenikova ponašanja i njegove štete, postojanje općih pretpostavki odgovornosti za štetu (štetnik, oštećenik, štetna radnja, uzročna veza između štetne radnje i prouzročene štete), i neprihvatljivost oštećenikova ponašanja pri zaštiti vlastitih interesa.²⁰¹

Ponašanje oštećenika mora biti usmjereno na povredu vlastitog pravnog dobra, stoga isti mora sam snositi štetne posljedice u opsegu u kojem je njima pridonio.²⁰² ZOO iz 1991. godine navedeno je područje uređivao u čl. 192. pod nazivom „podijeljena odgovornost“, što nije bilo ispravno, obzirom oštećenik ne može biti pravno odgovoran prema samome sebi, već se tom odredbom određuje opseg naknade štete te je na štetniku teret dokaza postojanja uzročne veze između neprihvatljivog ponašanja oštećenika i naknade štete.²⁰³

Primjeri sudske prakse u kojima dolazi do doprinosa oštećenika vlastitoj šteti su okolnost da je oštećenik bio u pijanom stanju,²⁰⁴ oštećenik pod utjecajem alkohola i sa slušalicama na ušima koji se neoprezno kretao po kolniku²⁰⁵ te oštećenik koji nije nosio zaštitnu kacigu prilikom vožnje na motociklu.²⁰⁶

Postoje i situacije u kojima tuženik bez uspjeha ističe da nema doprinosa oštećenika vlastitoj šteti. U prilog tome, u nastavku rada iznijet će se odluka VSRH, koja se odnosi na slučaj u kojem je tuženica, koja je upravljala automobilom pod utjecajem alkohola, stavila prigovor podijeljene odgovornosti jer je i tužiteljica preuzela rizik vožnje s pijanim vozačem.²⁰⁷ Međutim, utvrđeno je da tužiteljica nije znala da je vozač upravljao vozilom pod utjecajem alkohola jer kada se susrela s njom navečer, nije primijetila da je bila alkoholizirana, niti je vidjela da je pila alkoholna pića pa je iz takvih činjeničnih utvrđenja donesen zaključak da ne

¹⁹⁸ Čl. 1090. ZOO

¹⁹⁹ Matijević, Doprinos oštećenika vlastitoj šteti, loc. cit.

²⁰⁰ Čl. 1092. ZOO

²⁰¹ Matijević, op. cit. (bilj. 199), str. 2.

²⁰² Ibid.

²⁰³ Matijević, Doprinos oštećenika vlastitoj šteti, loc. cit.

²⁰⁴ Odluka VSRH br. I Kž 38/1993-3

²⁰⁵ Odluka VSRH br. III Kr 2/2017-7

²⁰⁶ Odluka Žs u Zagrebu br. Gžn-2571/2004

²⁰⁷ Odluka VSRH br. Rev 56/1992-2

postoji doprinos tužiteljice nastanku nezgode te da je tužena isključivo kriva za nastanak štete tužiteljici.²⁰⁸

Takvu praksu poznaju i strani sudovi. Sud u Milanu ističe da se ne može govoriti o odgovornosti vozača vozila, u slučaju kada je došlo do naleta vozila na pješaka u okolnostima na koje vozač uopće nije mogao utjecati te da je riječ o isključivoj odgovornosti pješaka: “ isti se iznenada odlučio pretrčati cestu izvan obilježenog pješačkog prijelaza, a da prethodno na bilo koji način nije ispoljio svoju namjeru prelaska ceste rezervirane za promet motornih vozila, i gdje je vozač vozila poduzeo sve što je bilo u njegovoj moći i u skladu s karakteristikama vozila da ne dođe do naleta na pješaka.”²⁰⁹

Svrha je ovog instituta spriječiti da se štetniku stavlja na teret ono što je posljedica tuđe radnje, odnosno doprinosa nastanku štetnog događaja. Pri tome, sudovi trebaju biti oprezni prilikom odmjeravanja kazne te sve činjenice precizno i pravilno utvrditi, obzirom ne bi bilo pravedno zahtijevati od druge osobe da nam nadoknadi štetu u dijelu u kojem smo je sami uzrokovali.

²⁰⁸ Ibid.

²⁰⁹ Matijević, op. cit. (bilj. 33), str. 363.

5. ZAKLJUČAK

S porastom broja automobila u prometu bilježimo i porast broja prometnih nesreća. S obzirom na jačinu motora, brzinu kretanja te masivnosti motornih vozila, shvatilo se da je motorno vozilo opasna stvar te da je potrebno uvesti mehanizam zaštite oštećenih osoba u cestovnom prometu od opasnosti koje prijete uporabom istih.

Rizik nastanka šteta izrazito je visok, a posljedice proizašle iz prometnih nesreća mogu biti osobito teške. U početku je postojalo dobrovoljno osiguranje od AO, koje je bilo nepravedno, obzirom bi neke žrtve ostajale bez naknade štete. Ono je u 20. stoljeću zamijenjeno obveznim osiguranjem od AO u svrhu jednakog osiguranja svih žrtava u prometu te pružanja jednake mogućnosti ostvarivanja naknade štete.

Danas je nemoguće registrirati motorno vozilo ili sudjelovati u prometu ako vlasnik, odnosno korisnik vozila nema sklopljenu policu osiguranja od AO za štete nanesene trećim osobama. Polica se može sklopiti kod bilo kojeg osiguravajućeg društva u RH. Važnost i brojnost takvog osiguranja vidi se u tome što ono čini najveći udio neživotnih osiguranja te je obvezno diljem svijeta.

EU svojim je zakonodavstvom tome području posvetila posebnu pažnju i precizno regulirala cijeli sustav automobilske odgovornosti. Kolika je važnost posvećena pravu treće oštećene osobe nakon što je pretrpjela štetu, govori i činjenica da ista može podnijeti neposredan zahtjev prema osiguratelju. Prije podnošenja tužbe sudu svakako je poželjno razmotriti izvansudske načine rješavanja sporova kako bi jednostavnije, brže i sa što manje stresa uspjeli ostvariti naknadu štete. Ostvarivanje prava trećih osoba na naknadu štete nije jednostavno i često se do okončanja tog procesa susreću s brojnim izazovima, poput isključenja prava na naknadu štete, gubitka prava na naknadu štete te dugotrajnosti sudskih procesa.

Poučena vlastitim tužnim događajem prometne nesreće, sa smrtnim ishodom brata kao suvozača u automobilu, koji mi je bio motivacija za istraživanje ove teme i pisanje rada, iz vlastitog iskustva kao tužitelja, mogu potvrditi dugotrajnost sudskog postupka naknade štete iz osiguranja, a koji je, u ovome slučaju, trajao devet godina od pokretanja postupka pa sve do njegove pravomoćnosti.

Ljudske živote i zdravlje ništa ne može zamijeniti, ali je trećim oštećenim osobama, odnosno u mom slučaju bliskim srodnicima, institutom obveznog osiguranja od AO pružena zaštita

kako bi ostvarili naknadu štete i zaštitili se od rizika nemogućnosti namirenja ogromnih ekonomskih gubitaka koji se mogu pojaviti nakon prometne nesreće.

Probajmo se zapitati što bi bilo kad ne bi bilo obveznog osiguranja te bismo li se osjećali sigurno u prometu prilikom vožnje u automobilu, na biciklu, prilikom prelaska pješačkog prijelaza ili hodanja po nogostupu. Riječ je o svakodnevnim situacijama u kojima nikad ne znamo što se može dogoditi. S obzirom na to, barem se možemo osjećati sigurno da ćemo moći ostvariti naknadu pretrpljene štete, ali i kao vozači, kad uzrokuje prometnu nesreću, da će naše osiguranje isplatiti trećim oštećenim osobama štetu te da ćemo se zaštititi od rizika nesolventnosti.

LITERATURA

Izvori stručne i znanstvene pravne književnosti:

1. Belanić, Loris, Treće osobe u osiguranju od automobilske odgovornosti, *Osiguranje*, vol. 38, br. 11, 2007.
2. Belanić, Loris, Treće osobe u osiguranju od automobilske odgovornosti, *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci* (1991), vol. 28, br. 1., 2007.
3. Ćurković, Marijan, *Komentar Zakona o obveznim osiguranjima u prometu*, Zagreb, 2013.
4. Ćurković, Marijan; Lui, Ante, *Novi sustav zelene karte osiguranja*, Zagreb, 2003.
5. Ćurković, Marijan, *Obvezna osiguranja u prometu*, Zagreb, 2007.
6. Dedić, D., Đurić, A., Dedić, A., *Obvezno osiguranje od automobilske odgovornosti*, *Suvremeni promet*, vol. 34, br. 1-2, 2014.
7. Grubišić Đogić, Nives, *EU direktive u obveznom osiguranju od građanske odgovornosti za štete od motornih vozila u praksi Suda EU*, 2016., dostupno na: <https://www.iusinfo.hr/strucni-clanci/CLN20V01D2016B892>
8. Leder, Damir, *Isključenje i gubitak prava iz osiguranja prema zakonu o obveznim osiguranjima u prometu*, *Hrvatska pravna revizija*, vol. 6, br. 9, 2006.
9. Mahalec, Ivan, *Kratka povijest automobila* (2001-07-03), dostupno na: https://www.fsb.unizg.hr/miv/razno/korisno/povijest_miv/automobil_kratka_povijest.pdf
10. Marin, Jasenko, *Izvansudsko rješavanje sporova iz osiguranja*, dostupno na: https://eu.pravo.hr/download/repository/JASENKO_MARIN_-_IZVANSUDSKO_RJESAVANJE_SPOROVA_IZ_OSIGURANJA.pdf
11. Matijević, Berislav, *Doprinos oštećenika vlastitoj šteti-što se ne smatra doprinosom*, 2016., dostupno na: <https://www.iusinfo.hr/strucni-clanci/CLN20V01D2016B992>
12. Matijević, Berislav, *Izvan/sudska praksa vezana uz osiguranu svotu kod obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti*, *Hrvatska pravna revizija*, vol. 5, br. 9, 2005.
13. Matijević Berislav, *Osiguranje u praksi*, Zadar, 2007.
14. Matijević, Berislav, *Osiguranje: sudska praksa*, Rijeka, 2014.
15. Pavić, Drago, *Ugovorno pravo osiguranja-komentar zakonskih odredaba*, Zagreb, 2009.

16. Vasilj, Aleksandra; Činčurak Erceg, Biljana, Prometno pravo i osiguranje, Osijek, 2016.

Pravni propisi:

1. Code des assurances, na snazi od 12. svibnja 2022.
2. 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
3. Gesetz über die Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter, od 5. travnja 1965., posljednji put izmijenjen 12. srpnja 2021.
4. Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, odobren s Real Decreto Legislativo 8/2004. od 29. listopada 2004.
5. Obavijest o prilagodbi minimalnih iznosa pokrivača utvrđenih u Direktivi 2009/103/EZ u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i izvršenje obveze osiguranja od takve odgovornosti u skladu s inflacijom (2021/C 423/11) od 19. listopada 2021.
6. Odluka o osnivanju i radu pravobraniteljstva na području osiguranja od 29. ožujka 2018.
7. Odluka Vlade Republike Hrvatske o povećanju najniže osigurane svote temeljem ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti od 24. studenoga 2016
8. Pravilnik o radu Centra za mirenje i postupku mirenja pri Hrvatskom uredu za osiguranje od 29. rujna 2021.
9. Prijedlog odluke o povećanju najniže osigurane svote temeljem ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti od 8. travnja 2022.
10. Smjernice o rješavanju pritužbi od strane društava za osiguranje od 14. lipnja 2012.
11. Straßenverkehrsgesetz, od 5. ožujka 2003., posljednji put izmijenjen 12. srpnja 2021.
12. Zakon o mirenju (NN 18/11)
13. Zakon o obveznim osiguranjima u prometu (NN 151/05, 36/09, 75/09, 76/13, 152/14)
14. Zakon o obveznim odnosima (NN 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18, 126/21)
15. Zakon o osiguranju (NN 9/94)
16. Zakon o osiguranju (NN 46/97)
17. Zakon o osiguranju (NN 30/15, 112/18, 63/20, 133/20)
18. Zakon o osnovama sistema osiguranja imovine i osoba (17/1990, 82/1990, NN 53/1991, 26/1993)

19. Zakon o sigurnosti prometa na cestama (NN 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15, 108/17, 70/19, 42/20)

Izvori sudske prakse:

1. Odluka Žs u Varaždinu br. Gž 204/2021-2
2. Odluka VSRH br. Rev 946/06-2
3. Odluka Europskog suda, predmet Predmet C-556/13, „Litaksa“ UAB protiv „BTA Insurance Company“ SE
4. Rješenje Žs u Zadru br. 4 Kir-19/15
5. Odluka VSRH br. Rev 2995/1994-2
6. Odluka Žs u Bjelovaru br. Gž 1493/11-2
7. Odluka VSRH br. Rev 1178/09-2
8. Odluka Žs u Varaždinu br. Gž 1440/2019-5
9. Odluka VSRH br. Rev-60//03-2
10. Odluka Žs u Bjelovaru br. Gž-1435/10-2
11. Odluka Žs u Bjelovaru br. Gž-799/2012-2
12. Odluka VSRH br. I Kž 38/1993-3
13. Odluka VSRH br. III Kr 2/2017-7
14. Odluka Žs u Zagrebu br. Gžn-2571/2004
15. Odluka VSRH br. Rev 56/1992-2

Internetski izvori:

1. AO PLUS - prošireno osiguranje od automobilske odgovornosti, dostupno na: <https://www.grawe.hr/ao-plus/>, stranica posjećena 29. travnja 2022.
2. Centar za mirenje pri Hrvatskom uredu za osiguranje obilježava 15 godina uspješnog djelovanja, 2022., dostupno na: <https://www.vecernji.hr/vijesti/centar-za-mirenje-pri-hrvatskom-uredu-za-osiguranje-obiljezava-15-godina-uspjesnog-djelovanja-1570962>, stranica posjećena 9. svibnja 2022.
3. Činjenice i podaci o životu u Europskoj uniji, dostupno na: https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/key-facts-and-figures/life-eu_hr, stranica posjećena 6. svibnja 2022.
4. Ćosić, Krunoslav, Hrvatska ne prati trendove: Nakon smanjenja cestovnog prometa prošle godine padaju li cijene autoosiguranja u 2021.?, 2021., dostupno na: <https://revijahak.hr/2021/04/15/hrvatska-ne-prati-trendove-nakon-smanjenog-broja->

- [voznji-2020-padaju-li-cijene-autoosiguranja-u-2021/](#), stranica posjećena 3. svibnja 2022.
5. Directorate-General for Mobility and Transport, Road safety in the EU: fatalities in 2021 remain well below pre-pandemic level, 2022., dostupno na: https://transport.ec.europa.eu/news/preliminary-2021-eu-road-safety-statistics-2022-03-28_en, stranica posjećena 28. travnja 2022.
 6. Državni zavod za statistiku, Registrirana cestovna vozila i cestovne prometne nesreće u 2021., 2022., dostupno na: <https://podaci.dzs.hr/2022/hr/29136>, stranica posjećena 28. travnja 2022.
 7. Eurostat, Area by NUTS 3 region, dostupno na: https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?query=BOOKMARK_DS-115325_QID_589140CA_UID_-3F171EB0&layout=TIME,C,X,0;GEO,L,Y,0;UNIT,L,Z,0;LANDUSE,L,Z,1;INDICATORS,C,Z,2;&zSelection=DS-115325UNIT,KM2;DS-115325INDICATORS,OBS_FLAG;DS-115325LANDUSE,TOTAL;&rankName1=UNIT_1_2_-1_2&rankName2=INDICATORS_1_2_-1_2&rankName3=LANDUSE_1_2_-1_2&rankName4=TIME_1_0_0_0&rankName5=GEO_1_2_0_1&sortC=ASC_-1_FIRST&rStp=&cStp=&rDCh=&cDCh=&rDM=true&cDM=true&footnes=false&empty=false&wai=false&time_mode=NONE&time_most_recent=false&lang=EN&cfo=%23%23%23%2C%23%23%23.%23%23%23, stranica posjećena 5. svibnja 2022.
 8. Eurostat, Population on 1 January, dostupno na: <https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/TPS00001/bookmark/table?lang=en&bookmarkId=c0aa2b16-607c-4429-abb3-a4c8d74f7d1e>, stranica posjećena 5. svibnja 2022.
 9. HANFA, Društva za osiguranje i društva za reosiguranje, dostupno na: <https://www.hanfa.hr/trziste-osiguranja/registri/drustva-za-osiguranje-i-drustva-za-reosiguranje/>, stranica posjećena 29. travnja 2022.
 10. HANFA, Obveza zvanja policije kod prometnih nesreća s materijalnom štetom i ostvarivanje prava iz osiguranja, 2021., dostupno na: <https://www.hanfa.hr/vijesti/obveza-zvanja-policije-kod-prometnih-nesre%C4%87a-s-materijalnom-%C5%A1tetom-i-ostvarivanje-prava-iz-osiguranja/>, stranica posjećena 4. svibnja 2022.

11. HANFA, Osiguranje, dostupno na: <https://www.hanfa.hr/getfile.ashx/?fileId=42496>, str. 31., stranica posjećena 29. travnja 2022.
12. Hrvatski ured za osiguranje, Garancijski fond, dostupno na: <https://huo.hr/hr/huo/garancijski-fond>, stranica posjećena 2. svibnja 2022.
13. Hrvatski ured za osiguranje, Tržište osiguranja u RH u 2021., dostupno na: https://huo.hr/upload_data/site_files/objava_stat_trziste-osiguranja-za-prosinac-2021.pdf, stranica posjećena 29. travnja 2022.
14. Hrvatski zavod za javno zdravstvo, Nacionalni dan sigurnosti cestovnog prometa, 2021., dostupno na: <https://www.hzjz.hr/sluzba-epidemiologija-prevencija-nezaraznih-bolesti/nacionalni-dan-sigurnosti-cestovnog-prometa-3/>, stranica posjećena 28. travnja 2022.
15. Kean, Sam, The First Fatal Car Crash, 2019., dostupno na: <https://www.theatlantic.com/science/archive/2019/08/pioneering-female-scientist-was-first-car-crash-victim/597037/>, stranica posjećena 28. travnja 2022.
16. Observatoire national interministériel de la sécurité routière, Bilan 2021 de la sécurité routière, 2022., dostupno na: <https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/etat-de-l-insecurite-routiere/bilans-annuels-de-la-securite-routiere/bilan-2021-de-la-securite-routiere>, stranica posjećena 6. svibnja 2022.
17. O Europskoj uniji, dostupno na: <https://www.eu-projekti.info/europska-unija/tijela-europske-unije/o-europskoj-uniji/>, stranica posjećena 2. svibnja 2022.
18. Polica osiguranja AO od sada u digitalnom obliku, 2019., dostupno na: <https://www.svijetosiguranja.eu/polica-osiguranja-ao-od-sada-u-digitalnom-obliku/>, stranica posjećena 3. svibnja 2022.
19. Policijska uprava zagrebačka, „Najčešće greške“-uzrok su prometnih nesreća, 2021., dostupno na: <https://zagrebacka-policija.gov.hr/vijesti/najcesce-greske-uzrok-su-prometnih-nesreca/88484>, stranica posjećena 9. svibnja 2022.
20. Qu'est-ce que l'assurance au tiers?, 2021., dostupno na: <https://www.maif.fr/vehicule-mobilite/guide-assurance-auto/formule-au-tiers>, stranica posjećena 6. svibnja 2022.
21. Redacción AutoBild, Responsabilidad Civil Obligatoria: todo lo que necesitas saber, 2019., dostupno na: <https://www.autobild.es/practicos/responsabilidad-civil-obligatoria-todo-necesitas-saber-515691>, stranica posjećena 7. svibnja 2022.
22. Unfallbilanz 2021: 150 Verkehrstote weniger als im Vorjahr, dostupno na: https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2022/02/PD22_076_46241.html, stranica posjećena 5. svibnja 2022.

23. Versicherungen für Kraftfahrzeuge, dostupno na: <https://www.dieversicherer.de/resource/blob/1236/4b58f20ded1eb50a996a3c2b519a61ef/broschuere-kfz-haftpflichtversicherung-data.pdf>, stranica posjećena 5. svibnja 2022.
24. Zeleni karton za auto, sve što treba znati, dostupno na: <https://www.moj-bankar.hr/Vijesti/Zeleni-karton-za-auto-sve-sto-treba-znati>, stranica posjećena 2. svibnja 2022.