

Osiguranja povezana s cestovnim motornim vozilima na vlastiti pogon s posebnim osvrtom na naknadu štete od samozapaljenja

Martić, Kristina

Master's thesis / Diplomski rad

2023

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:199:836653>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-16**



Repository / Repozitorij:

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



Sveučilište u Zagrebu

Pravni fakultet

Katedra za pomorsko i općeprometno pravo

Kristina Martić

**OSIGURANJA POVEZANA S CESTOVNIM MOTORNIM VOZILIMA NA
VLASTITI POGON S POSEBNIM OSVRTOM NA NAKNADU ŠTETE OD
SAMOZAPALJENJA**

DIPLOMSKI RAD

Mentor: prof. dr. sc. Jasenko Marin

Zagreb, 2023. godine

Izjava o izvornosti

Ja, Kristina Martić, 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.

Kristina Martić, v.r.

SAŽETAK

Svakodnevna upotreba motornog vozila potencijalno dovodi do nastanka raznih oblika nesreća: oštećenja ili uništenja motornog vozila, nastanka tjelesnih ozljeda i/ili nastanka smrtnog slučaja. Kako bi se vlasnici, odnosno korisnici motornih vozila osjećali zaštićenima prilikom svakodnevne upotrebe motornih vozila na raspolaganju im stoje osiguranja povezana s cestovnim motornim vozilima na vlastiti pogon – osiguranje od automobilske odgovornosti i kasko osiguranje. Osim navedenog, u radu će se napraviti poseban osvrt na naknadu štete kod slučajeva samozapaljenja motornog vozila. Navedena tematika obradit će se putem prikaza europskih i nacionalnih pravnih izvora koji se njome bave, statističkih prikaza, prikaza prakse Suda Europske unije i hrvatskih sudova, usporedbe uvjeta kasko osiguranja cestovnih motornih vozila, sve sa ciljem da se na jednom mjestu sadašnji i budući osiguranici mogu informirati o svojim obvezama i pravima kako bi ih lakše, brže i svrsishodnije mogli ispunjavati, odnosno ostvarivati.

Ključne riječi: osiguranje od automobilske odgovornosti; kasko osiguranje; naknada štete; samozapaljenje

SUMMARY

Everyday use of a motor vehicle potentially leads to the occurrence of various types of accidents: damage or destruction of the motor vehicle, physical injuries and/or death. In order for the owners and users of motor vehicles to feel protected during the daily use of motor vehicles, there are insurances related to self-propelled road motor vehicles available to them - motor vehicle liability insurance and comprehensive insurance. In addition to the above, the thesis will make a special reference to compensation for damages in cases of self-ignition of a motor vehicle. The above-mentioned subject matter will be treated through the presentation of European and national legal sources that deal with it, statistical presentations, the presentation of the practice of the Court of the European Union and Croatian courts, and a comparison of the conditions of comprehensive insurance for road motor vehicles, all with the aim that current and future policyholders can in one place be informed about their obligations and rights more easily, quickly and expediently.

Keywords: motor vehicle liability insurance; comprehensive insurance; indemnity; spontaneous combustion

Sadržaj

1. UVOD	1
1.1. PREDMET RADA I CILJEVI ISTRAŽIVANJA	1
1.2. METODE ISTRAŽIVANJA I IZVORI PODATAKA	1
1.3. SADRŽAJ I STRUKTURA RADA	2
2. OSIGURANJA POVEZANA S CESTOVNIM MOTORNIM VOZILIMA NA VLASTITI POGON	3
2.1. POVIJESNI RAZVOJ OSIGURANJA MOTORNIH VOZILA	4
2.2. PRAVNI IZVORI	6
2.2.1. Pravo Europske unije	7
2.2.2. Pravo Republike Hrvatske	11
2.2.2.1. ZOO	11
2.2.2.2. ZOOP	12
2.2.2.3. ZO	14
2.2.2.4. Autonomna pravna vrela	15
2.3. OBVEZNO OSIGURANJE OD AUTOMOBILSKE ODGOVORNOSTI	15
2.3.1. Pojam i obilježja	16
2.3.2. Pojam “treća osoba”	19
2.3.3. Isključenja i gubitak prava iz osiguranja	21
2.4. KASKO OSIGURANJE MOTORNIH VOZILA	23
2.4.1. Pojam i obilježja	23
2.4.2. Pojam “franšiza”	31
2.4.3. Isključenje (i gubitak) prava iz osiguranja	32
2.4.3.1. ADRIATIC osiguranje	33
2.4.3.2. Generali osiguranje	34
2.4.3.3. CROATIA osiguranje	37
3. STATISTIČKI PODACI O OSIGURANJIMA POVEZANIM S MOTORNIM VOZILIMA ..	38
3.1. STATISTIČKI PODACI ZA REPUBLIKU HRVATSKU	38
3.2. STATISTIČKI PODACI ZA POJEDINE ZEMLJE EUROPSKE UNIJE	43
4. POSTUPAK OSTVARIVANJA PRAVA NA NAKNADU ŠTETE	47
4.1. IZVANSUDSKO RJEŠAVANJE SPOROVA	50

4.1.1.	Neposredno obraćanje društvu za osiguranje	50
4.1.2.	Rješavanje sporova pred Pravobraniteljstvom	52
4.1.3.	Rješavanje sporova pred Centrom za mirenje	53
4.2.	SUDSKO RJEŠAVANJE SPOROVA	54
5.	NAKNADA ŠTETE OD SAMOZAPALJENJA	56
5.1.	POJAM “UPOTREBA VOZILA” U KONTEKSTU OSIGURANJA OD AUTOMOBILSKE ODGOVORNOSTI.....	59
5.2.	POKRIĆE ŠTETE OD SAMOZAPALJENJA KOD OSIGURANJA OD AUTOMOBILSKE ODGOVORNOSTI – PRAKSA HRVATSKIH SUDOVA	61
5.3.	POKRIĆE ŠTETE OD SAMOZAPALJENJA KOD OSIGURANJA OD AUTOMOBILSKE ODGOVORNOSTI – STAJALIŠTE SEU-a.....	64
6.	ZAKLJUČAK	67
	POPIS LITERATURE.....	70

1. UVOD

1.1. PREDMET RADA I CILJEVI ISTRAŽIVANJA

U prošlosti posjedovanje motornog vozila predstavljalo je luksuz koji su si mogli priuštiti samo najimućniji pripadnici društva, dok danas predstavlja potrebu kojom se povećava mobilnost, a smanjuje ovisnost o javnom prijevozu. Svakodnevna upotreba motornog vozila potencijalno dovodi do nastanka raznih oblika nesreća – oštećenja motornog vozila, nastanka tjelesnih ozljeda i/ili nastanka smrtnog slučaja. Kako bi se vlasnici, odnosno korisnici motornih vozila osjećali zaštićenima prilikom svakodnevne upotrebe motornih vozila, na raspolaganju im stoje osiguranja povezana s cestovnim motornim vozilima na vlastiti pogon, što je ujedno i predmet ovog diplomskog rada. Osim navedenog, u radu će se napraviti poseban osvrt na naknadu štete kod slučajeva samozapaljenja motornog vozila.

Ciljevi istraživanja ovog diplomskog rada su sveobuhvatni prikazi europskih i nacionalnih pravnih izvora koji se bave osiguranjima povezanim s cestovnim motornim vozilima na vlastiti pogon; prikazi prakse Suda Europske unije i hrvatskih sudova po pitanju naknade štete od samozapaljenja motornog vozila; usporedba uvjeta kasko osiguranja cestovnih motornih vozila pojedinih društava za osiguranje, a sve sa svrhom da se na jednom mjestu sadašnji i budući osiguranici mogu informirati o svojim obvezama i pravima kako bi ih lakše, brže i svrsishodnije mogli ispunjavati, odnosno ostvarivati.

1.2. METODE ISTRAŽIVANJA I IZVORI PODATAKA

Prilikom istraživanja u svrhu izrade ovog diplomskog rada korištene su sljedeće metode znanstvenog istraživanja – klasifikacija; deskripcija; kompilacija; statistička metoda; metoda komparacije; nepotpuna univerzalna indukcija putem metode opažanja; prilikom objašnjenja pojedinim pojmova i zakona korištena je deduktivna metoda, uz povremenu primjenu aksiomske metode; metode sinteze i analize.

Diplomski rad napisan je korištenjem primarnih, sekundarnih i tercijarnih izvora podataka. Od primarnih izvora podataka korištene su stručne knjige, znanstveni časopisi i radovi iz područja

osiguranja, stručni i znanstveni članci, uvjeti osiguranja, kao i nacionalni i europski propisi koji uređuju područje osiguranja povezanih s cestovnim motornim vozilima na vlastiti pogon te naknade štete od samozapaljenja. Kao sekundarni izvori podataka korištene su web stranice i novinski članci, dok su enciklopedije i specijalizirani rječnici korišteni kao tercijarni izvori podataka.

1.3. SADRŽAJ I STRUKTURA RADA

Diplomski rad podijeljen je u šest poglavlja.

U prvom poglavlju pod nazivom „Uvod” obrađuju se predmet rada, ciljevi istraživanja te koje metode istraživanja i izvori podataka su korišteni prilikom izrade diplomskog rada.

Drugo poglavlje pod nazivom „Osiguranja povezana s cestovnim motornim vozilima na vlastiti pogon” započinje s povijesnim razvojem osiguranja motornih vozila te pravnim izvorima koji uređuju navedenu tematiku na razini Europske unije i Republike Hrvatske. Unutar ovog poglavlja obradit će se obvezno osiguranje od automobilske odgovornosti – pojam i obilježja navedenog osiguranja, pojam “treća osoba”, uvjeti pod kojima dolazi do isključenja, odnosno gubitka prava iz obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti – te kasko osiguranje motornih vozila - pojam i obilježja navedenog osiguranja, pojam “franšiza”, uvjeti pod kojima dolazi do isključenja, odnosno gubitka prava iz kasko osiguranja motornih vozila.

Treće poglavlje odnosi se na statističke prikaze i nosi naziv „Statistički podaci o osiguranjima povezanim s motornim vozilima”. Unutar ovog poglavlja obradit će se statistički prikazi u Republici Hrvatskoj i u pojedinim zemljama Europske unije. Podaci koji će se prikazivati odnosit će se na osiguranja povezana s cestovnim motornim vozilima na vlastiti pogon.

Četvrto poglavlje pod nazivom „Postupak ostvarivanja prava na naknadu štete”, podijeljeno je na dva potpoglavlja koja obrađuju izvansudsko, odnosno sudsko rješavanje sporova u svezi naknade štete po nastanku osiguranog slučaja, uz prethodno opisivanje postupka ostvarivanja prava na naknadu štete kada nema spora između osiguranika i društva za osiguranje. Unutar izvansudskog rješavanja sporova, objasniti će se postupak neposrednog obraćanja društvu za osiguranje, te rješavanje sporova pred Pravobraniteljstvom, odnosno Centrom za mirenje pri Hrvatskom uredu za osiguranje.

U petom poglavlju pod nazivom „Naknada štete od samozapaljenja” pojasnit će se pojam “upotreba vozila” koji je od važnog značaja u postupku ostvarivanja prava na naknadu štete. Kroz tri primjera iz sudske prakse, dvije presude hrvatskih sudova te jedna presuda Suda Europske unije, prikazat će se važnost pravilnog definiranja pojma “upotreba vozila” te što sve sudovi podvode pod navedeni pojam.

U šestom, zadnjem, poglavlju pod nazivom „Zaključak” dana je sinteza rada i istraživanja.

2. OSIGURANJA POVEZANA S CESTOVNIM MOTORNIM VOZILIMA NA VLASTITI POGON

Osiguranje (eng. *insurance*, njem. *Versicherung*) je gospodarska djelatnost kojom se zainteresiranima omogućuje ekonomska zaštita od različitih vrsta opasnosti koje mogu ugroziti njihov tjelesni integritet i/ili imovinu. Zaštitu ostvaruju sklapanjem ugovora o osiguranju. Predmet ugovora o osiguranju mogu biti osobe; interesi proizašli iz ugovornih ili izvanugovornih pravnih odnosa, kao i mnogi drugi ekonomski interesi; stvari – nekretnine i pokretnine. U srži ideje osiguranja nalaze se načela solidarnosti i uzajamnosti, stoga, ako rizik raspodijelimo na više nositelja, odnosno ako ga atomiziramo, veća je sigurnost da će osoba koja je pretrpjela štetu ostvariti pravo na naknadu štete zbog rizika koji zajednički prijete njoj i drugim nositeljima.¹

S aspekta pojedinca, osiguranje predstavlja gospodarski instrument putem kojeg se pojedinac osigurava od neizvjesnosti. Naime, za određeni mali novčani iznos, premiju, pojedinac se osigurava od potencijalno velikog, a neizvjesnog financijskog gubitka. Važno je naglasiti kako osiguranje niti smanjuje niti povećava vjerojatnost nastanka osiguranog događaja, nego smanjuje vjerojatnost financijskog gubitka uzorkovanog nastankom osiguranog događaja.²

Osim što osigurava pojedinca, osiguranje smanjuje ukupni iznos rizika i neizvjesnost vezanu uz taj rizik za gospodarstvo, zamjenjujući neizvjesne gubitke sigurnim troškovima. Navedeni troškovi procjenjuju se na osnovi predviđanja, korištenjem teorema teorije vjerojatnosti – zakona velikih brojeva.^{3,4}

¹ Pavić, D., *Ugovorno pravo osiguranja - komentar zakonskih odredaba*, Zagreb, 2009., str. 7.

² Vaughan, E. J., Vaughan, T. M., *Osnove osiguranja: upravljanje rizicima*, Zagreb, 2000., str. 16. i 17.

³ *Ibid.* str. 23

„Nitko nije propao od plaćanja osigurnine, a mnogi su propali jer su mnogo riskirali”⁵ čuvena je izreka Benedikta Kotruljevića, poznatog svjetskog i hrvatskog znanstvenika 15. stoljeća, koji na jednostavan način objašnjava bit suvremenog sustava osiguranja. Kako navode Ćurak i Jakovčević u djelu “Osiguranje i rizici”, preuzimanje rizika bez osiguranja, put je u propast.⁶

2.1. POVIJESNI RAZVOJ OSIGURANJA MOTORNIH VOZILA

Do sredine 19. stoljeća smatralo se suprotno javnom poretku dopustiti osiguranje za štetne posljedice uzrokovane vlastitom krivnjom. Bilo je uvriježeno da se nepažnja treba sankcionirati, a ne da se putem osiguranja nadoknađuju štetne posljedice nepažnje.⁷

Početak 20. stoljeća motorna vozila bila su velika novosti i smatrani su bučnim, nepotrebnim i smrdljivim stvarima, koje su si mogli priskrbiti samo ekscentrici. Uslijed brojnih sudara s konjima, stokom i zaprežnim kolima na cesti, prema vlasnicima motornih vozila postavljani su različiti pravni zahtjevi i pritužbe. Uvidjevši navedene probleme, osnivač „Automobile Club de l'Ouest”⁸ Georges Durand, u francuskom gradu Le Mansu 1917. godine započeo je s organiziranim pružanjem pravne zaštite članovima njegovog autokluba protiv navedenih tužbi i pravnih zahtjeva zbog upotrebe motornih vozila. Navedeni pothvat, pružanje pravne zaštite članovima autokluba, bio je toliko uspješan da se klupska organizacija dovela do financijskih poteškoća. Zbog toga su odlučili da pravnu zaštitu protiv navedenih tužbi i pravnih zahtjeva zbog upotrebe motornih vozila neće više pružati svakom članu autokluba, nego samo onima koji će uplaćivati određeni doprinos u „La Défense Automobile et Sportive”, još poznatiji po njegovoj kratlici “DAS.” “DAS” je bilo posebno osnovano društvo za uzajamno osiguranje od strane

⁴ Zakon velikih brojeva – “temeljni je teorem teorije vjerojatnosti koji ukazuje da ako ponovimo više puta (težeći do beskonačnosti) isti eksperiment, učestalost određenog događaja obično je konstanta. Odnosno, zakon velikih brojeva ukazuje na to da će se ponavljanje određenog događaja ponavljati ako se isti test provodi više puta približit će se konstanti. To će pak biti vjerojatnost da se dogodi ovaj događaj.” <https://hr.economy-pedia.com/11038376-law-of-the-big-numbers>, stranica posjećena 21. lipnja 2023.

⁵ <https://lidermedia.hr/preporuceno/benedikt-kotruljevic-trgovac-i-ekonomist-mnogi-su-propali-od-velikog-posla-a-nitko-od-maloga-123353>, stranica posjećena 21. lipnja 2023.

⁶ Ćurak, M., Jakovčević, D., *Osiguranje i rizici*, Zagreb, 2007. str. 17.

⁷ Pavić, D., *Ugovorno pravo osiguranja - komentar zakonskih odredaba*, Zagreb, 2009., str. 23

⁸ Osnovan 1906., Automobile Club de l'Ouest (dalje u tekstu: ACO) kreator je i organizator velikih automobilskih događaja. Osim svoje sportske aktivnosti, ACO je također klub s više od 20.000 članova koji su strastveni prema automobilima i motociklima, koji svakodnevno brani vozače, nudi privilegirane dobrodošlice tijekom svojih utrka na stazi Le Mans i organizira događanja diljem “Velikog Zapada”. Dostupno na: <https://www.lemans.org/>, stranica posjećena 21. lipnja 2023.

članova „Automobile Club de l'Ouest”.⁹ Sukladno uvjetima u polici osiguranja, društvo je klijentima jamčilo naknadu troškova pravnog savjetovanja, kao i odvjetničkog zastupanja na sudu. Ove prve police osiguranja, svojim osiguranicima su omogućavale naknadu troškova u pravnim postupcima prouzrokovanih zbog povrede zakona upotrebom motornog vozila. Osiguranici su navedeno osiguranje godišnje plaćali tadašnjih 20 franaka za jedno motorno vozilo, a još 10 franaka za drugo motorno vozilo.¹⁰ Nakon svega navedenog, “DAS” se može smatrati pretečom prvih modernih društava za osiguranje koji su osiguravali pravnu zaštitu, a 1917. godina kao godina začetka osiguranja pravne zaštite povezane s cestovnim motornim vozilima. U sljedećih nekoliko desetljeća došlo je do povećanja vlasnika motornih vozila i cestovnog prometa, što je uzrokovalo da automobilsko pokriće postane glavni posao “DAS-a” odmah nakon Prvog svjetskog rata. Izuzetna uspješnost društva odlikuje se u činjenici da su ime i logo “DAS” postali sinonimi pravne zaštite vlasnika motornih vozila i to ne samo u Francuskoj, nego i u drugim zemljama poput Belgije, Njemačke i Švicarske.¹¹

U kategoriji osiguranja imovine i osiguranja od odgovornosti, prvo je osiguranje od odgovornosti u svezi s upotrebom motornih vozila. Zbog opasnosti koje proizlaze iz upotrebe motornih vozila, pogotovo uslijed njihove masovne upotrebe, nastala je potreba zakonskog propisivanja obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti. U Danskoj je 1918. godine, u suvremenom smislu, propisano prvo obvezno osiguranje od automobilske odgovornosti za štete uzrokovane upotrebom motornog vozila. Nakon Danske, navedeno obvezno osiguranje propisale su Francuska 1925. godine, Norveška 1926. godine, Švedska 1929. godine, Engleska 1930. godine¹², a nakon njih i mnoge druge europske države. Tako je u bivšoj Jugoslaviji obvezno osiguranje od automobilske odgovornosti za štete uzrokovane upotrebom motornog vozila prvi put uvedeno 1930. godine. S međunarodnopravnog aspekta obvezno osiguranje od automobilske odgovornosti za štete uzrokovane upotrebom motornog vozila može se pratiti od 1959. godine

⁹ Speifičnosti koje su “DAS” razlikovale od drugih osiguravajućih društava tog doba: bio je otvoren za svakoga tko je uredno izvršavao svoju obvezu plaćanja godišnje premije, odnosno doprinosa za osiguranje; zasnovan je na poduzetničkim načelima s ciljem stjecanja dobiti; pokrivao je svojim članovima i troškove tužbe i troškove obrane. Belanić, L., *Povijesni razvoj osiguranja pravne zaštite*, Evropska revija za pravo osiguranja, vol. 13, br. 2., 2014., str. 29.

¹⁰ *Ibid.*, str. 28.

¹¹ *Ibid.*, str. 29.

¹² 1930. godine u Velikoj Britaniji uz obvezno osiguranje uveden je i prvi oblik odgovornosti vlasnika vozila i vozača prema trećim osobama koji do tada kao žrtve ili ozlijeđeni nisu imali nikakva prava. Dostupno na: <https://www.uniq.hr/fizicke-osobe/blog/najludje-stvari-o-automobilima-koje-sigurno-niste-znali/2736>, stranica posjećena 21. lipnja 2023.

kada je u okviru Europske unije donesena Konvencija o obveznom osiguranju od građanske odgovornosti za štete nastale uporabom motornih vozila.¹³

2.2. PRAVNI IZVORI

Positivni propisi koji u Republici Hrvatskoj reguliraju osiguranja povezana s cestovnim motornim vozilima na vlastiti pogon mogu se podijeliti na dvije razine – pravo Europske unije i pravo Republike Hrvatske.

Isto tako, u dvije skupine, prema podrijetlu, možemo podijeliti formalna pravna vrela ugovornog prava osiguranja na autonomna i zakonodavna pravna vrela. Autonomna pravna vrela formiraju se izvan zakonodavnih tokova u odnosima samih sudionika poslovnog prometa, dok zakonodavna pravna vrela od zakonodavca dobivaju snagu pravne norme.¹⁴

Europska unija ima pravnu osobnost; vlastiti pravni poredak odvojen od država članica i međunarodnog prava; sama po sebi je izvor prava i dio pravnog sustava svake države članice. Posebnost prava Europske unije je što može biti izravno primjenjivo na sudovima država članica, kao i da se zakoni država članica kada su u proturječju s pravom Europske unije smatraju neprimjenjivima. Republika Hrvatska Europskoj uniji pristupila je 1. srpnja 2013. godine temeljem Ugovora o pristupanju Republike Hrvatske Europskoj uniji. Navedeni ugovor Hrvatski sabor ratificirao je 9. ožujka 2012. godine Zakonom o potvrđivanju o pristupanju Republike Hrvatske Europskoj uniji (NN 02/12). Pravo Europske unije može se podijeliti na primarno, sekundarno i dopunsko pravo, a uz njih postoje još dodatni izvori prava poput sudske prakse, općih načela prava Europske unije i međunarodno pravo.

Ciljevi utvrđeni Ugovorima Europske unije (Ugovor o Europskoj uniji, Ugovor o funkcioniranju Europske unije i Ugovor o osnivanju Europske zajednice za atomsku energiju) ostvaruju se različitim vrstama pravnih akata Europske unije kao što su uredbe, direktive, odluke, preporuke i mišljenja.¹⁵

¹³ Pavić, D., *Ugovorno pravo osiguranja - komentar zakonskih odredaba*, Zagreb, 2009., str. 24. i 25.

¹⁴ *Ibid.*, str. 83.

¹⁵ Dostupno na: <https://www.zakon.hr/cms.htm?id=47575>, stranica posjećena 21. lipnja 2023.

U Republici Hrvatskoj, pravo osiguranja u cijelosti je kodificirano, ali ne jedinstvenim pravnim aktom, nego zasebnim pravnim aktima kao u većini poredbeno pravnih sustava.¹⁶ Stoga su u Republici Hrvatskoj osiguranja povezana s cestovnim motornim vozilima na vlastiti pogon uređena zakonskim i podzakonskim pravnim aktima¹⁷.

2.2.1. Pravo Europske unije

Na razini Europske unije osiguranje vlasnika, odnosno korisnika motornog vozila od odgovornosti za štete prouzročene trećim osobama pravno je uređeno kroz sedam direktiva.¹⁸ VI. Direktiva, odnosno Direktiva br. 2009/103/EZ od 16. rujna 2009. godine, predstavlja kodificiranu verziju prethodnih pet direktiva. Pravni temelj donošenja VI. Direktive je članak 114. Ugovora o funkcioniranju Europske unije¹⁹ koji se odnosi na uspostavu unutarnjeg tržišta i harmonizaciju. Navedenim direktivama, na području obveznih osiguranja u prometu, uklanjaju se smetnje u funkcioniranju unutarnjeg tržišta čime se postiže ostvarivanje zahtjeva za efikasnijim funkcioniranjem unutarnjeg tržišta i učinkovitijom zaštitom subjektivnih prava unutar prava Europske unije. Slobodno kretanje motornih vozila na cijelom području Europske unije, podjednako kao i u vlastitoj državi, kao i ujednačen položaj osoba koje su pretrpjele štetu u prometnim nesrećama na čitavom području Europske unije, uz istovremeno poboljšavanje njihovog položaja – ciljevi su navedenih direktiva kojima se uspostavlja uravnoteženo funkcioniranje unutarnjeg tržišta obveznih osiguranja u prometu. Važno je naglasiti da navedene direktive nemaju za cilj usklađivanje sustava odgovornosti za štete prouzročene trećim osobama

¹⁶ Pavić, D., *Ugovorno pravo osiguranja - komentar zakonskih odredaba*, Zagreb, 2009., str. 34.

¹⁷ Osiguranja povezana s cestovnim motornim vozilima na vlastiti pogon u Republici Hrvatskoj također su uređena "Kretskim sporazumom". Navedni sporazum uređuje međusobne odnose između nacionalnih ureda za osiguranje država članica Sustava zelene karte osiguranja. Njime se predviđa mogućnost imenovanja korespondenta stranog društva za osiguranje od automobilske odgovornosti za rješavanje šteta koje prouzroče njegovi osiguranici u državi u kojoj se dogodila prometna nesreća.

Tekst "Kretskim sporazuma" dostupan je na: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32003D0564&from=GA>, stranica posjećena 5. srpnja 2023.

¹⁸ Direktiva je obvezujući pravni akt za sve države članice kojima je upućena u pogledu rezultata koje moraju ostvariti, s tim da države članice imaju pravo slobodnog izbora metoda i oblika prilikom postizanja navedenih rezultata. Mora biti prenesena u nacionalno zakonodavstvo, a građani stječu prava i obveze iz nje tek nakon što se donese akt o prijenosu. Dostupno na: <https://www.zakon.hr/cms.htm?id=47575>, stranica posjećena 21. lipnja 2023.

¹⁹ Odnosno bivši čl. 95., st. 1. Ugovora o osnivanju Europske zajednice koji je ujedno naveden i u Preambuli Direktive. Belanić, L., *Redefiniranje obveze osiguratelja od automobilske odgovornosti s obzirom na upotrebu vozila u kontekstu prakse Suda EU-a*, Godišnjak Akademije pravnih znanosti Hrvatske, vol. XII, br. 1., 2021., str. 346.

država članica, nego prepuštaju državama članicama da same urede sustav odgovornosti za štete prouzročene trećim osobama upotrebom motornih vozila.²⁰

VI. Direktiva predstavlja zakonodavni okvir osiguranja vlasnika, odnosno korisnika motornog vozila od odgovornosti za štete prouzročene trećim osobama, koji su države članice dužne implementirati u svoje nacionalne pravne sustave. Republika Hrvatska navedenu obvezu izvršila je implementacijom VI. Direktive u Zakon o obveznim osiguranjima u prometu.²¹

Dana 24. studenoga 2021. godine donesena je Direktiva (EU) 2021/2118 Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 2009/103/EZ u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i izvršenje obveze osiguranja od takve odgovornosti (dalje u tekstu: VII. Direktiva) na prijedlog Europske komisije od 24. svibnja 2018. godine. VII. Direktiva rezultat je međusobne suradnje Europskog parlamenta, Europskog vijeća i Europske komisije. Svrha donošenja VII. Direktive osiguranje je većih prava osiguranika, kao i većeg stupnja zaštite oštećenika koji su sudjelovali u prometnim nesrećama.

Najvažnije novine koje su uvedene VII. Direktivom²² su (novo) definiranje pojmova “vozilo” i “upotreba vozila” čime se proširio opseg primjene osiguranja od automobilske odgovornosti. Također se predviđaju nove mogućnosti isključenja obveze osiguranja, kao i mogućnost država članica potpunog isključenja primjene VII. Direktive ako je riječ o upotrebi motornog vozila za sportske aktivnosti i događanja. Dodatne novine koje je donijela VII. Direktiva su: naknada štete osobama oštećenima zbog nezgoda u slučaju nesolventnosti društva za osiguranje; provjere osiguranja motornih vozila koje provode države članice; minimalni obvezni iznosi osiguravateljnog pokrića, korištenje potvrde o odštetnim zahtjevima ugovaratelja osiguranja od strane novog društva za osiguranje; uvedene su ciljane izmjene u pogledu otpremljenih motornih vozila, nezgoda koje uključuju prikolicu koju vuče vozilo, neovisnih alata za usporedbu cijena osiguranja motornih vozila te informacijskih centara i informiranja oštećenih osoba; uveden je veći stupanj jasnoće u odnosu na pojam “oštećena osoba”.

U nastavku će se detaljnije opisati pojedine novine:

²⁰ *Ibid.*, str. 346.

²¹ *Ibid.*, str. 347.

²² Dostupno na: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TEXT/PDF/?uri=CELEX:32021L2118&qid=1687261629616>, stranica posjećena 21. lipnja 2023.

- *definiranje pojmova “vozilo” i “upotreba vozila”* – “vozilo” označava svako motorno vozilo koje pokreće isključivo mehanička snaga na kopnu, a koje se ne kreće po tračnicama s:
 - i. najvećom konstrukcijskom brzinom većom od 25 km/h; ili
 - ii. najvećom neto masom većom od 25 kg i najvećom konstrukcijskom brzinom većom od 14 km/h;
 te svako priključno vozilo koje se upotrebljava s navedenim motornim vozilom, bilo ono spojeno ili ne. Invalidska kolica isključivo namijenjena osobama s tjelesnim invaliditetom ne smatraju se vozilima na koja bi se odnosila VII. Direktiva.

“Upotreba vozila” označava svaku upotrebu motornog vozila koja je u skladu s funkcijom motornog vozila kao prijevoznog sredstva u trenutku prometne nesreće, neovisno o značajkama motornog vozila i neovisno o terenu na kojem se motorno vozilo upotrebljava te je li ono u stanju mirovanja ili u pokretu.
- *minimalni iznosi novčanih pokrića* – neovisno o bilo kakvim višim jamstvima koja mogu propisati države članice, minimalni iznosi koje propisuje VII. Direktiva su:
 - kod oštećenja stvari, neovisno o broju oštećenih osoba, 1.300,00 EUR, odnosno 9.750,000 HRK²³.
 - kod tjelesne ozljede, ako se gleda nezgoda, tada se u obzir neće uzeti broj oštećenih osoba i iznosi 6.450,000 EUR, odnosno 48.375,000 HRK po nezgodi. Međutim, ako se gleda oštećena osoba, tada iznosi 1.300,000 EUR, odnosno 9.750,000 HRK po oštećenoj osobi
- *unošenje odredbi o zaštiti oštećenih osoba u pogledu štete nastale kao posljedica nezgoda koje su se dogodile u njihovoj državi članici boravišta u slučaju nesolventnosti društva za osiguranje, kao i u slučaju ako se nezgoda dogodila u državi članici koja nije njihova država članica boravišta* – VII. Direktiva propisuje da država članica mora imati tijelo koje će osigurati isplatu naknade štete oštećenim osobama za oštećenje stvari ili tjelesnu ozljedu koja je prouzročena motornim vozilom koje osigurava društvo za osiguranje, a to društvo je u međuvremenu postalo nesolventno te detaljno opisuje obveze države članice, nadležnog tijela i društva za osiguranje, kao i prava oštećene osobe u slučaju nastanka navedene okolnosti

²³ “Fiksni tečaj konverzije određen je na razini 1 euro = 7,53450 kuna, a dobiveni rezultat zaokružuje se na dvije decimalne, na temelju treće decimalne, pri čemu ako je treća decimala manja od pet, druga decimala ostaje nepromijenjena, a ako je treća decimala jednaka ili veća od pet, druga decimala povećava se za jedan.”

Dostupno na: <https://euro.hr/tablica-za-brzu-konverziju-kuna-u-euro-i-obrnuto/>, stranica posjećena 21. lipnja 2023.

- *detaljnija regulacija potvrde o odštetnim zahtjevima povezanim s odgovornošću za štetu nanesenu trećim osobama* – društva za osiguranje, odnosno tijela nadležna za izdavanje navedene potvrde, prilikom izdavanja navedenih potvrda počet će se koristiti obrascem potvrde o odštetnim zahtjevima, kojem će se oblik i sadržaj pobliže odrediti do 23. srpnja 2023. godine od strane Europske komisije. VII. Direktiva također propisuje zabranu državama članicama da postupaju diskriminirajuće prema ugovarateljima osiguranja kada će, na temelju potvrde o odštetnom zahtjevu kojeg je izdala druga država članica iz koje dolazi ugovaratelj osiguranja, odlučivati o visini premije i primijeni popusta, kao i da će na navednu potvrdu gledati kao da je izdana u vlastitoj državi
- *unošenje odredbe o alatima za usporedbu cijena osiguranja motornih vozila* – VII. Direktiva propisuje da države članice mogu na nacionalnoj razini odlučiti certificirati alate koji će potrošačima omogućiti besplatnu usporedbu tarifa, pokrića i cijena među pružateljima obveznog osiguranja kao “neovisne alate za usporedbu cijena osiguranja motornih vozila”

Rok za implementiranje VII. Direktive u nacionalno zakonodavstvo iznosi dvije godine od objave VII. Direktive u Službenom listu Europske unije, odnosno države članice moraju do 23. prosinca 2023. donijeti i objaviti mjere potrebne radi usklađivanja sa VII. Direktivom. Po pitanju Republike Hrvatske, u tijeku je izrada Prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o obveznim osiguranjima u prometu kojim se žele uskladiti relevantne odredbe Zakona s novim rješenjima donesenim u VII. Direktivi²⁴.

2.2.2. Pravo Republike Hrvatske

Kao što je prethodno napisano, u Republici Hrvatskoj pravo osiguranja cestovnih motornih vozila u cijelosti je kodificirano, ali ne jedinstvenim pravnim aktom, nego zasebnim pravnim

²⁴ *Infra 2.2.2.2.*

aktima. Zakon o obveznim odnosima²⁵ (dalje u tekstu: ZOO), Zakon o obveznim osiguranjima u prometu²⁶ (dalje u tekstu: ZOOP), Zakon o osiguranju²⁷ (dalje u tekstu: ZO) zakonodavna su pravna vrela koja uređuju osiguranja povezana s cestovnim motornim vozilima. Za potrebe rada, obrađivat će se samo zakonodavna pravna vrela te se neće raditi poseban osvrt na podzakonske pravne akte koji uređuju pravo osiguranja u Republici Hrvatskoj.²⁸ Uvjeti osiguranja društava za osiguranje autonomna su pravna vrela koja uređuju osiguranja povezana s cestovnim motornim vozilima na vlastiti pogon.

2.2.2.1. ZOO

Uređuje obveznopravne odnose iz ugovora o osiguranju, stoga se te odredbe ubrajaju u ugovorno, odnosno imovinsko pravo osiguranja. Ono posebno uređuje osiguranje imovine, a unutar toga uređeno je i osiguranje od odgovornosti. Navedene odredbe ne predstavljaju zatvorenu i potpunu kodifikaciju. Kao što opće pravno načelo *lex specialis derogat legi generali* nalaže, odredbe ZOO neće se primijenjivati kada odredbe posebnih zakona uređuju pojedinu materiju prava osiguranja ili se na njih primjenjuju posebni propisi. Odredbe ZOO pretežno su kogentne, a tek iznimno su dispozitivne. Dispozitivnost se dopušta u sljedeća tri slučaja:

- odstupanje od kogentnih odredaba ZOO-a u nedvojbenom je interesu osiguranika i nije zabranjeno ZOO-om
- ZOO omogućuje ugovarateljima da postupaju sukladno njihovim željama i potrebama
- ZOO izričito dopušta odstupanje od kogentnih odredaba ZOO-a.²⁹

²⁵ Trenutno važeći i redakcijski pročišćen tekst Zakona o obveznim odnosima (NN 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18, 126/21, 114/22, 156/22), dostupan na: <https://www.zakon.hr/z/75/Zakon-o-obveznim-odnosima>, stranica posjećena 21. lipnja 2023.

²⁶ Trenutno važeći i redakcijski pročišćen tekst Zakona o obveznim osiguranjima u prometu (NN 151/05, 36/09, 75/09, 76/13, 152/14), dostupan na: <https://www.zakon.hr/z/370/Zakon-o-obveznim-osiguranjima-u-promet>, stranica posjećena 21. lipnja 2023.

²⁷ Trenutno važeći i redakcijski pročišćen tekst Zakona o osiguranju (NN 30/15, 112/18, 63/20, 133/20, 151/22), dostupan na: <https://www.zakon.hr/z/369/Zakon-o-osiguranju>, stranica posjećena 21. lipnja 2023.

²⁸ Na službenim stranicama Hrvatske agencije za nadzor financijskih usluga (dalje u tekstu: HANFA) sistematizirano su prikazani podzakonski pravni akti koji uređuju pravo osiguranja u Republici Hrvatskoj, stoga se ovdje upućuje na službenu stranicu HANFE. Dostupno na: <https://www.hanfa.hr/regulativa/trziste-osiguranja/zakoni-i-drugi-propisi-te-opce-smjernice/>, stranica posjećena 5. srpnja 2023.

²⁹ Pavić, D., *Ugovorno pravo osiguranja - komentar zakonskih odredaba*, Zagreb, 2009., str. 86. - 89.

Ugovorom o osiguranju, osiguratelj se obvezuje ugovaratelju osiguranja isplatiti osigurninu osiguraniku ili korisniku osiguranja u slučaju nastanka osiguranog slučaja³⁰, a ugovaratelj osiguranja obvezuje se osiguratelju platiti premiju osiguranja (članak 921. ZOO). Ugovor će biti ništetan ako je u trenutku njegova sklapanja osigurani slučaj bio u nastajanju ili je bilo izvjesno da će nastupiti, odnosno ako je već nastao osigurani slučaj ili je već tada prestala postojati mogućnost da on nastane (članak 922. ZOO). Smatra se da je ugovor o osiguranju sklopljen, kada ponuda o osiguranju bude prihvaćena, odnosno kada obje strane potpišu policu osiguranja. Osiguratelj je obvezan bez odgađanja po sklapanju ugovora o osiguranju ugovaratelju osiguranja predati uredno sastavljenu i potpisanu policu osiguranja ili neku drugu ispravu o osiguranju (članak 925. stavci 1.-3. ZOO). Uvjetima osiguranja mogu biti predviđeni slučajevi u kojima ugovorni odnos iz osiguranja nastaje samim plaćanjem premije (članak 927. ZOO).

2.2.2.2. ZOOP

Do donošenja ZOOP-a, obvezna osiguranja u prometu bila su uređena ZO-om iz 1994. godine. Razlog donošenja ZOOP-a je da se sustavom obveznih osiguranja zaštite treće osobe, koje su nedužne žrtve prometnih nesreća, kao i da se normira obveznopravni odnos iz osiguranja od odgovornosti gdje se kao subjekt odnosa uz osiguratelja i osiguranika, pojavljuje i treća osoba, odnosno žrtva. ZOOP-om je propisano obvezno osiguranje vlasnika, odnosno korisnika motornog vozila od odgovornosti za štete nanese trećim osobama. Radi se o obveznom ugovornom osiguranju, a ne obveznom zakonskom osiguranju koje nastaje na temelju samog zakona. ZOOP-om je propisana obveza sklapanja ugovora o osiguranju od odgovornosti te je propisan sustav zaštite trećih osoba u općem interesu u slučaju ako se prethodno navedena dužnost propusti izvršiti. Upravo zbog zakonom propisane obveze sklapanja ugovora o osiguranju od odgovornosti, društvo za osiguranje ne može odbiti ponudu za osiguranje koju mu ponudi potencijalni osiguranik, ako je on spreman prihvatiti cjenik premije i važeće uvjete osiguranja. Po pitanju imovinskopravnih odredaba, ZOOP uređuje pravne odnose između ugovaratelja osiguranja, odnosno osiguranika i osiguratelja, odnosno društva za osiguranje, te odnose između treće, odnosno oštećene osobe i društva za osiguranje. ZOOP također uređuje

³⁰ Osigurani slučaj je događaj prouzročen osiguranim rizikom, a osigurani rizik je rizik obuhvaćen osiguranjem te mora biti neizvjestan, budući i nezavisan od isključive volje osiguranika ili ugovaratelja osiguranja.

najniže iznose osiguranih svota svih obveznih osiguranja u prometu, s tim da se ti iznosi mogu povećati ugovorom o osiguranju.³¹

Novi ZOOOP na snagu bi trebao stupiti do 23. prosinca 2023. godine. U nastavku rada napraviti će se osvrtna na nacrt Prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o obveznim osiguranjima u prometu NN 151/05, 36/09, 75/09, 76/13, 152/14 (dalje u tekstu: Prijedlog) od travnja 2023. godine.

U Prijedlogu su uvedene definicije pojmova:

- “automatizirano vozilo” – „vozilo koje koristi hardver i softver za kontinuiranu potpunu dinamičku kontrolu vozila (potpuno automatizirano vozilo bez upravljača)”³²
- “osobno prijevozno sredstvo” – „vozilo koje nije razvrstano ni u jednu kategoriju vozila sukladno posebnim propisima, bez sjedećeg mjesta, čiji radni obujam motora nije veći od 25 cm³ ili čija trajna snaga elektromotora nije jača od 0,6 kW i koje na ravnoj cesti ne može razviti brzinu veću od 25 km/h, odnosno čija najveća konstrukcijska brzina ne prelazi 25 km/h (vozilo koje se može samo uravnotežiti, monocikl s motornim ili električnim pogonom, romobil s motornim ili električnim pogonom i sl.)”³³
- “vozilo” – „a) svako motorno vozilo koje pokreće isključivo mehanička snaga na kopnu, ali koje se ne kreće po tračnicama s:
 - i. najvećom konstrukcijskom brzinom većom od 25 km/h; ili
 - ii. najvećom neto masom većom od 25 kg i najvećom konstrukcijskom brzinom većom od 14 km/h,b) svako priključno vozilo koje se upotrebljava s vozilom iz točke (a), bilo ono spojeno ili ne”³⁴
- “upotreba vozila” – „svaka upotreba vozila koja je u skladu s funkcijom vozila kao prijevoznog sredstva u trenutku prometne nesreće, neovisno o značajkama vozila i neovisno

³¹ Pavić, D., Ugovorno pravo osiguranja - komentar zakonskih odredaba, Zagreb, 2009., str. 94. - 96.

³² Dostupno na: <https://esavjetovanje.gov.hr/ECon/MainScreen?entityId=23991>, stranica posjećena 21. lipnja 2023.

³³ *Ibid.*, stranica posjećena 21. lipnja 2023.

³⁴ *Ibid.*, stranica posjećena 21. lipnja 2023.

o terenu na kojem se motorno vozilo upotrebljava te o tome je li ono u stanju mirovanja ili u pokretu”³⁵.

Prijedlogom se uvodi jedinstveni počekni rok od 15 dana te propisuje početak računanja roka od 15 dana u kojem je društvo za osiguranje dužno obavijestiti Informacijski centar Hrvatskog ureda za osiguranje i nadležno tijelo unutarnjih poslova da je vlasniku motornog vozila, odnosno prijevoznog sredstva, isteklo osigurateljno pokriće.

Također se predviđaju mogućnosti isključenja obveze osiguranja, kao i nova pravila o upotrebi motornog vozila za sportske aktivnosti i događanja, provjere osiguranja, zaštite oštećenih osoba u slučaju nesolventnosti društva za osiguranje uslijed štete nastale kao posljedica nezgoda koje su se dogodile u njihovoj državi članici boravišta, odnosno u državi članici koja nije njihova država članica boravišta, minimalnih iznosa pokrića, potvrda o odštetnim zahtjevima u vezi s odgovornošću za štetu nanесenu trećim osobama te u pogledu informiranja oštećenih osoba, zaštite oštećenih osoba u nezgodama koje uključuju prikolicu koju vuče motorno vozilo.

2.2.2.3. ZO

Predstavlja organizacijski propis koji uređuje osnove gospodarskog sustava osiguranja u Republici Hrvatskoj – uređuje različite aspekte sustava osiguranja, kao i aspekte koji su u vezi s obavljanjem poslova osiguranja. Ne uređuje ugovorni odnos iz osiguranja, nego pruža statusno-organizacijske okvire za obavljanje poslova osiguranja.³⁶

Društva za osiguranje isključivo mogu obavljati poslove osiguranja koji su propisani zakonom. ZO u članku 7. propisuje da je društvima za osiguranje, između ostalog, dozvoljeno sklapati i ispunjavati ugovore o neživotnom osiguranju, odnosno ugovore o osiguranju od odgovornosti za upotrebu motornih vozila koje pokriva sve vrste odgovornosti koje proizlaze iz upotrebe motornih vozila na vlastiti pogon, kao i ugovore o osiguranju cestovnih motornih vozila na vlastiti pogon.

³⁵ *Ibid.*, stranica posjećena 21. lipnja 2023.

³⁶ Pavić, D., *Ugovorno pravo osiguranja - komentar zakonskih odredaba*, Zagreb, 2009., str. 96

2.2.2.4. Autonomna pravna vrela

U autonomna pravna vrela ugovornog prava osiguranja ubrajaju se uvjeti osiguranja, ugovorne klauzule, trgovački običaji i praksa te termini. Njihova primjena očituje se u autonomnoj volji stranaka da slobodno uređuju njihov ugovorni odnos. Sloboda uređivanja ugovornih odnosa ovisi o važnosti javnog interesa koji se štiti pojedinim osiguranjem i želji da se u općem interesu slabija strana ugovornog odnosa zaštiti. Gdje je navedena sloboda veća, stranke imaju više prostora da slobodno uređuju ugovorne odnose, što znači da je i značenje autonomnih regulativa tu veće.³⁷

Temeljem uvjeta osiguranja od strane osiguratelja, obavlja se poslovanje u osiguranju. Uvjeti osiguranja predstavljaju „svaki od strane osiguratelja unilateralno stipulirani obrazac odnosno popis (zbirku) ugovornih odredbi (klauzula) radi uporabe u redovitom poslovanju pri sklapanju ugovora o osiguranju”. Funkcija uvjeta osiguranja je da na tipizirani način dolazi do sklapanja pravnih poslova osiguranja čime se postiže ujednačenost sadržaja ugovora te se olakšava i pojednostavljuje sklapanje ugovora, kao i veći stupanj pravne sigurnosti stranaka.³⁸

Uvjeti osiguranja odgovaraju općim uvjetima ugovora propisanim ZOO-om kojim je propisano da su oni „ugovorne odredbe sastavljene za veći broj ugovora koje jedna ugovorna strana (sastavljač) prije ili u trenutku sklapanja ugovora predlaže drugoj ugovornoj strani, bilo da su sadržani u formularnom (tipskom) ugovoru, bilo da se na njih ugovor poziva. Opći uvjeti ugovora dopunjuju posebne pogodbe utvrđene među ugovarateljima u istom ugovoru, i u pravilu obvezuju kao i ove. U slučaju neslaganja općih uvjeta i posebnih pogodbi, vrijede ove posljednje. Opći uvjeti ugovora moraju se objaviti na uobičajeni način i obvezuju ugovornu stranu ako su joj bili poznati ili morali biti poznati u vrijeme sklapanja ugovora” (članak 295. ZOO).

2.3. OBVEZNO OSIGURANJE OD AUTOMOBILSKE ODGOVORNOSTI

U ovom poglavlju obradit će se pojam i obilježja obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti, pojam “treća osoba” te isključenje i gubitak prava iz obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti.

³⁷ *Ibid.*, str. 99. i 100.

³⁸ *Ibid.*, str. 100.

2.3.1. Pojam i obilježja

Društva za osiguranje isključivo mogu obavljati poslove osiguranja koji su propisani zakonom. ZO propisuje da je društvima za osiguranje, između ostalog, dozvoljeno sklapati i ispunjavati ugovore o neživotnom osiguranju, odnosno ugovore o osiguranju od odgovornosti za upotrebu motornih vozila koje pokriva sve vrste odgovornosti koje proizlaze iz upotrebe motornih vozila na vlastiti pogon (članak 7., stavci 1. i 2., točka 10. ZO).

Kao jedno od obveznih osiguranja u prometu je osiguranje vlasnika, odnosno korisnika³⁹ motornog vozila od odgovornosti za štete prouzročene trećim osobama (članak 2., stavak 2. ZOOP). Navedeno osiguranje još se naziva obvezno auto osiguranje, osiguranje od odgovornosti za upotrebu motornih vozila ili osiguranje od automobilske odgovornosti te će se u nastavku rada koristiti potonji termin.

Funkcija osiguranja od automobilske odgovornosti izrazito je socijalne prirode i to dvojako. S jedne strane, osigurava sigurnu naplatu pretrpljene štete, a s druge strane jamči da neće doći do osiromašenja štetnika. Predstavlja društveno obrambeni mehanizam na način da rizik nastanka neželjenih događaja uslijed prometnih nesreća⁴⁰ prebacuje na društva za osiguranje kako bi se osigurala adekvatna i zajamčena naknada štete trećim, odnosno oštećenim osobama⁴¹ prometnih nesreća.⁴²

Vlasnik motornog vozila obvezan je prije njegove upotrebe u prometu sklopiti ugovor o osiguranju od odgovornosti za štete prouzročene trećim osobama upotrebom motornog vozila i obnavljati ga dok god je motorno vozilo u prometu. Ukoliko je motorno vozilo evidentirano na korisnika motornog vozila, utoliko sve što je ZOOP-om propisano za vlasnika motornog vozila na odgovarajući način vrijedi i za korisnika motornog vozila. Navedenim osiguranjem pokriveno

³⁹ Korisnik prijevoznog sredstva je pravna ili fizička osoba koja voljom vlasnika motornog vozila stvarno raspolaže tim vozilom. (čl. 3., st. 1., t. 3. ZOOP)

⁴⁰ Prometna nesreća je incident kod kojeg je nastala šteta uslijed upotrebe prijevoznog sredstva. (čl. 3., st. 1., t. 1. ZOOP)

⁴¹ Oštećena osoba svaka je osoba kojoj je nanesena šteta na osobama i/ili stvarima uslijed prometne nesreće i na temelju toga ima pravo podnijeti odštetni zahtjev. (čl. 3., st. 1., t. 8. ZOOP)

⁴² Matijević, B., *Obvezno osiguranje od automobilske odgovornosti i nedostatnost osigurane svote*, svijet osiguranja, Stručna tribina, UDK 368.212; 368.025.8, str. 41. Dostupno na: https://www.osiguranje.hr/Private/svijet_osiguranja/tekstovi/so38/41-52.pdf, stranica posjećena 21. lipnja 2023.

su i štete koje prouzrokuju osobe koje su voljom vlasnika sudjelovale u upotrebi motornog vozila.⁴³

Ugovor o osiguranju od automobilske odgovornosti, društvo za osiguranje dužno je sklopiti prema odredbama ZOOP-a i uvjetima za osiguranje te ne može odbiti ponudu budućeg osiguranika, odnosno ponuditelja, za sklapanje ugovora o osiguranju ako on, osiguranik, prihvaća uvjete za osiguranje. Navedenim uvjetima za osiguranje utvrđuju se međusobni odnosi ugovornih strana te predstavljaju sastavni dio ugovora o osiguranju, a društvo za osiguranje dužno ih je pri sklapanju ugovora o osiguranju uručiti ugovaratelju osiguranja. Obveze iz ugovora o osiguranju, po pitanju društva za osiguranje, počinju istekom 24-tog sata dana koji je naveden kao početak osiguranja u ispravi o osiguranju, dok obveze iz ugovora o osiguranju prestaju istekom 24-tog sata koji je naveden kao dan isteka trajanja osiguranja u ispravi o osiguranju. Ugovor o osiguranju od automobilske odgovornosti obvezno pokriva štete nastale na području Republike Hrvatske i teritorijalnom području država članica Sustava zelene karte osiguranja te ako drugačije nije ugovoreno, na isto područje odnosi se i osigurateljno pokriće osiguranja od odgovornosti.⁴⁴

Osiguranje od automobilske odgovornosti ubraja se u odštetna osiguranja. Osigurani predmet pravne je naravi i on predstavlja pravnu obvezu, odnosno imovinskopravnu odgovornost osiguranika za štetu proizašlu iz obveznog pravnog odnosa koja se očituje u dužnosti naknade štete oštećeniku – trećoj osobi. „Kod osiguranja od odgovornosti osigurani je slučaj štetna radnja štetnika kojom uzrokuje štetu oštećenom, uz koju sam pravni poredak veže postanak obveznog pravnog odnosa odgovornosti za štetu. Prema tome, predmet osiguranja nije sama odgovornost kao takva, nego obveza osiguranika, kao štetnika u pravnom odnosu odgovornosti za štetu, da oštećenoj osobi prema pravilima obveznog prava nadoknadi štetu koju je prouzročio svojom štetnom radnjom. Zato se govori o osiguranju od odgovornosti, a ne o osiguranju odgovornosti.”⁴⁵

Prilikom utvrđivanja visine naknade iz osiguranja i osiguranikove odgovornosti, primjenjuju se pravila obveznog prava o (izvan)ugovornoj i/ili deliktnoj odgovornosti, a ne pravila prava osiguranja, dok je isplata ograničena visinom osigurane svote. Stranke kod osiguranja od

⁴³ Čl. 4. i 5. ZOOP-a

⁴⁴ Čl. 8. i 9. ZOOP-a

⁴⁵ Pavić, D., *Ugovorno pravo osiguranja - komentar zakonskih odredaba*, Zagreb, 2009., str. 74.

automobilske odgovornosti nemaju mogućnost samostalnog određivanja sustava odgovornosti niti mogu utjecati na izbor osiguranih rizika.⁴⁶ Kriterij koji se primjenjuje prilikom izračuna osigurane svote kod osiguranja od automobilske odgovornosti je jedan štetni događaj, odnosno jedan osigurani slučaj. Ako dođe do više vremenski povezanih šteta, one će činiti isti osigurani slučaj ako su sve prouzročene istim uzrokom.⁴⁷

Nastanak štetnog događaja je trenutak nastanka osiguranog slučaja kod osiguranja od automobilske odgovornosti. S tim da je važno razlikovati navedeni trenutak od trenutka nastanka obveze isplate naknade društva za osiguranje. Kod osiguranja od automobilske odgovornosti, obveza društva za osiguranje na isplatu osigurnine ne dopijeva samim nastupom osiguranog događaja.⁴⁸ ZOO u članku 964. stavku 1. zorno predočuje razliku između navedena dva trenutka – „U slučaju osiguranja od odgovornosti osiguratelj odgovara za štetu nastalu osiguranim slučajem samo ako treća oštećena osoba zahtijeva njezinu naknadu.”⁴⁹

Vlasnik motornog vozila obvezan je sklopiti ugovor o osiguranju od automobilske odgovornosti kojim su pokriveni rizici poput narušavanja zdravlja, tjelesne ozljede, smrti, oštećenja i/ili uništenja stvari. Navedenim ugovorom, također su pokrivena štete:

- zbog narušavanja zdravlja, tjelesne ozljede, smrti, oštećenja i/ili uništenja stvari putnika u motornom vozilu kojim je prouzročena šteta;
- nastale od motornih vozila koja se kreću javnim cestama i ostalim površinama na kojima se odvija promet, a koja imaju obvezu registracije i posjedovanja prometne dozvole;
- nastale od vučnog ili priključnog vozila.

Ugovor o osiguranju od automobilske odgovornosti ne pokriva štetu na stvarima koje je vlasnik motornog vozila preuzeo radi prijevoza, a nalazile su se u, odnosno na motornom vozilu kojim je prouzročena šteta.⁵⁰

⁴⁶ *Ibid.*, str. 74.

⁴⁷ *Ibid.*, str. 76.

⁴⁸ *Ibid.*, str. 78.

⁴⁹ Dostupno na: <https://www.zakon.hr/z/75/Zakon-o-obveznim-odnosima>, stranica posjećena 21. lipnja 2023.

⁵⁰ Čl. 22. ZOOP-a

2.3.2. Pojam “treća osoba”

“Treća osoba” je osoba koja nije subjekt ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti, odnosno čija odgovornost nije obuhvaćena navedenim ugovorom. Prethodno je navedeno da je vlasnik motornog vozila obvezan sklopiti ugovor o osiguranju od odgovornosti za štetu koju nanese trećim osobama upotrebom motornog vozila poput narušavanja zdravlja, tjelesne ozljede, smrti, oštećenja i/ili uništenja stvari.

Po pitanju ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti, njime osiguratelj ne preuzima na sebe obvezu da će nadoknaditi štetu osobi koja je pretrpjela štetu, a nije stranka ugovora – trećoj osobi – nego preuzima obvezu da će osiguraniku nadoknaditi iznose koje je on obvezan platiti tim trećim osobama, a koji su u vezi s njegovom odgovornošću koja proizlazi iz ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti. Pojednostavljeno rečeno, osiguratelj će umjesto osiguranika, u ugovorenim, odnosno propisanim granicama, snositi imovinske troškove naknade štete nastale iz obveznopravnog odnosa odgovornosti za štetu. Kada dođe do osiguranog slučaja, kao jedna od zainteresiranih osoba, pojavljuje se i oštećenik – treća osoba – s vlastitim obvezama i pravima. Važno je naglasiti da ugovor o osiguranju od automobilske odgovornosti nije ugovor u korist trećih osoba. Kod osiguranja od automobilske odgovornosti, osiguratelj pruža zaštitu osiguraniku da neće snositi imovinsku štetu u slučaju ostvarenja osiguranog slučaja, jer će imovinsku štetu umjesto osiguranika snositi osiguratelj. U ovome se ogleda odštetno obilježje osiguranja od automobilske odgovornosti.⁵¹

U našem pravnom sustavu, kod osiguranja od automobilske odgovornosti, osiguratelj odgovara za imovinsku štetu nastalu osiguranim slučajem, isključivo ako oštećenik – treća osoba – zahtijeva njezinu naknadu. U granicama iznosa osiguranja, osiguratelj snosi troškove spora, kao i druge opravdane troškove u svrhu utvrđivanja osiguranikove odgovornosti. Također se iz osiguranja nadoknađuju troškovi mjera poduzetih na zahtjev osiguratelja ili iz sporazuma s njim, a u svrhu zaštite od pretjeranih i/ili neopravdanih zahtjeva oštećenika – treće osobe (čl. 964. ZOO). Oštećenik – treća osoba – ima pravo na neposrednu tužbu – može neposredno od osiguratelja zahtijevati naknadu štete koju je pretrpio ostvarenjem osiguranog slučaja za koji odgovara osiguranik, ali najviše do iznosa osigurateljeve obveze. Od dana kada se dogodio osigurani slučaj, oštećenik – treća osoba – ima vlastito pravo na naknadu iz osiguranja. Bez

⁵¹ Pavić, D., *Ugovorno pravo osiguranja - komentar zakonskih odredaba*, Zagreb, 2009., str. 75. i 76.

utjecaja je svaka kasnija promjena u pravima osiguranika prema osiguratelju na pravo oštećenika – treće osobe – na naknadu štete (čl. 965. ZOO).

Nadalje, trećom osobom, prema članku 22. stavku 1. ZOOP-a, smatra se ujedno i primatelj leasinga koji je korisnik motornog vozila i ugovaratelj osiguranja, a nije odgovoran za prometnu nesreću u kojoj mu je prouzročena šteta od strane vozila istog davatelja leasinga.⁵²

ZOOP taksativno navodi koje osobe su isključene od mogućnosti ostvarivanja prava na naknadu štete kod osiguranja od automobilske odgovornosti, odnosno koje osobe ne smatra trećim oštećenim osobama. To su:

- „1. vozač vozila kojim je prouzročena šteta te njegovi srodnici i druge fizičke ili pravne osobe glede štete zbog smrti ili tjelesne ozljede vozača,
2. vlasnik, suvlasnik, odnosno zajednički vlasnik te svaki drugi korisnik vozila kojim je prouzročena šteta i to na naknadu štete na stvarima,
3. suputnik koji je dragovoljno ušao u vozilo kojim je uzrokovana šteta a kojim je upravljao neovlašteni vozač, ako osiguratelj dokaže da je ta okolnost suputniku bila poznata,
4. suputnik koji je dragovoljno ušao u neregistrirano vozilo bez istaknutih registarskih oznaka na vozilu, ako osiguratelj dokaže da je ta okolnost suputniku bila poznata,
5. suputnik koji je dragovoljno ušao u neosigurano vozilo kojim je uzrokovana šteta, ako Hrvatski ured za osiguranje dokaže da je ova okolnost suputniku bila poznata,
6. oštećena osoba kojoj je šteta nastala:
 - zbog uporabe vozila na športskim priredbama koje se održavaju na cesti ili dijelu ceste zatvorenom za promet drugim vozačima, a kojih je cilj postizanje najveće ili najveće prosječne brzine, odnosno na vježbama za te priredbe,
 - zbog djelovanja nuklearne energije za vrijeme prijevoza radioaktivnog materijala,
 - zbog ratnih operacija, pobuna ili terorističkog čina, s tim da društvo za osiguranje u tom slučaju mora dokazati da je šteta prouzročena takvim događajem.”⁵³

⁵² Čl. 22., st. 10. ZOOP-a

2.3.3. Isključenja i gubitak prava iz osiguranja

Uvjeti za isključenje, odnosno gubitak prava iz osiguranja od automobilske odgovornosti uređeni su ZOOP-om te ne predviđaju mogućnost da ih društva za osiguranje drugačije u svojim uvjetima, policama i/ili ugovorima za osiguranje urede, odnosno navedene odredbe ZOOP-a predstavljaju *numerus clausus* – do ostvarenja isključenja, odnosno gubitka prava iz osiguranja od automobilske odgovornosti doći će samo u taksativno nabrojenim slučajevima propisanim ZOOP-om.

Prije nego što se obrade zakonski članci koji obrađuju institute isključenja i gubitka prava, definirat će se svaki od njih.

Institut isključenja iz osiguranja od automobilske odgovornosti predstavlja granicu odgovornosti društava za osiguranje prema trećim oštećenim osobama te je u pravilu propisan zakonom. Na osiguraniku i/ili trećoj oštećenoj osobi je teret dokaza da dokaže da je rizik uključen u osiguranje od automobilske odgovornosti. Kod isključenja iz osiguranja od automobilske odgovornosti, društvo za osiguranje može trećoj oštećenoj osobi isticati prigovore.

Institut gubitka prava iz osiguranja od automobilske odgovornosti predstavlja korekturu i iznimku od primarnog ograničenja rizika. Njime dolazi do ograničavanja osiguravajućeg pokrića u internom odnosu između osiguranika i društva za osiguranje. U Republici Hrvatskoj, gubitak prava uređen je ZOOP-om, dok u ponekim zemljama Europske unije – Francuskoj i Sloveniji – gubitak prava osim zakonom, može biti uređen i uvjetima osiguranja društava za osiguranje. Teret dokaza je na društvu za osiguranje da dokaže da je osiguranik izgubio pravo iz ugovora o osiguranju. Kod gubitka prava iz osiguranja od automobilske odgovornosti, društvo za osiguranje ne može isticati prigovore trećoj oštećenoj osobi, nego samo svom osiguraniku.⁵⁴

Po osnovi osiguranja od automobilske odgovornosti isključeni su odštetni zahtjevi te pravo na naknadu štete nema:

⁵³ Čl. 23. ZOOP-a

⁵⁴ Ćurković, M., *Isključenja iz osiguranja i gubitak prava iz osiguranja u obveznom osiguranju od automobilske odgovornosti*, 31. susret osiguravača i reosiguravača Sarajevo, str. 122. – 124. Dostupno na: <http://www.sors.ba/UserFiles/file/SorS/2020/zbornik/Sors%202020%20-%20rad%20.pdf>, stranica posjećena 21. lipnja 2023.

- vozač motornog vozila kojim je prouzročena šteta te njegovi srodnici i druge pravne ili fizičke osobe glede štete zbog smrti ili tjelesne ozljede vozača,
- vlasnik, suvlasnik, odnosno zajednički vlasnik te svaki drugi korisnik motornog vozila kojim je prouzročena šteta i to na naknadu štete na stvarima,
- suputnik koji je dragovoljno ušao u motorno vozilo kojim je uzrokovana šteta, a kojim je upravljao neovlašteni vozač, ako osiguratelj dokaže da je ta okolnost suputniku bila poznata,
- suputnik koji je dragovoljno ušao u neregistrirano motorno vozilo bez istaknutih registarskih oznaka na motornom vozilu, ako osiguratelj dokaže da je ta okolnost suputniku bila poznata,
- suputnik koji je dragovoljno ušao u neosigurano motorno vozilo kojim je uzrokovana šteta, ako Hrvatski ured za osiguranje dokaže da je ova okolnost suputniku bila poznata,
- oštećena osoba kojoj je šteta nastala:
 - zbog upotrebe motornog vozila na športskim priredbama koje se održavaju na cesti ili dijelu ceste zatvorenom za promet drugim vozačima, a kojih je cilj postizanje najveće ili najveće prosječne brzine, odnosno na vježbama za te priredbe,
 - zbog djelovanja nuklearne energije za vrijeme prijevoza radioaktivnog materijala,
 - zbog ratnih operacija, pobuna ili terorističkog čina, s tim da društvo za osiguranje u tom slučaju mora dokazati da je šteta prouzročena takvim događajem (članak 23. ZOOP).

Osigurana osoba gubi prava iz osiguranja u sljedećim slučajevima:

- ako vozač nije koristio motorno vozilo u svrhu kojoj je namijenjeno,
- ako vozač nije imao važeću vozačku dozvolu odgovarajuće vrste ili kategorije, osim ako je za vrijeme poduke iz vožnje motornim vozilom upravljao kandidat za vozača motornog vozila, uz poštivanje svih propisa kojima se ta poduka uređuje,
- ako je vozaču oduzeta vozačka dozvola ili je isključen iz prometa ili ako mu je izrečena zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom određene vrste ili kategorije ili mjera prestanka važenja vozačke dozvole odnosno zaštitna mjera zabrane uporabe inozemne vozačke dozvole na teritoriju Republike Hrvatske,
- ako je vozač upravljao motornim vozilom pod utjecajem alkohola iznad ugovorene granice, droga te psihoaktivnih lijekova ili drugih psihoaktivnih tvari,
- ako je vozač štetu prouzročio namjerno,

- ako je šteta nastala zbog toga što je motorno vozilo bilo tehnički neispravno, a ta je okolnost vozaču vozila bila poznata,
- ako je šteta prouzročena kaznenim djelom obijesne vožnje u cestovnom prometu za koju je donesena pravomoćna sudska presuda (članak 24. stavak 1. ZOOP).

Ako dođe do ostvarenja gore navedenih slučajeva i osigurana osoba izgubi prava iz osiguranja, treća oštećena osoba neće izgubiti pravo na naknadu štete te ona može podnijeti odštetni zahtjev odgovornom osiguratelju (članak 24. stavak 2. ZOOP).⁵⁵

2.4. KASKO OSIGURANJE MOTORNIH VOZILA

U ovom poglavlju obradit će se pojam i obilježja kasko osiguranja motornih vozila, pojam “franšiza”, kao i isključenje i gubitak prava s osnove kasko osiguranja motornih vozila te usporedba uvjeta kasko osiguranja motornih vozila pojedinih osiguravajućih društava.

2.4.1. Pojam i obilježja

U Republici Hrvatskoj, osiguravajućim društvima zakonom je dozvoljeno da sklapaju i ispunjavaju ugovore o osiguranju cestovnih motornih vozila na vlastiti pogon (članak 7., stavci 1. i 2., točka 3. ZO).

Kasko osiguranje motornih vozila pokriva gubitak i/ili oštećenja motornih vozila koja nastanu kao posljedica kratkotrajnih, iznenadnih i o osiguranikovoju ili vozačevoju volji neovisnih događaja, a koji su prouzročeni ostvarenjem osiguranih rizika, izuzevši one koji su isključeni zakonom, ugovorom o osiguranju ili uvjetima za kasko osiguranje cestovnih motornih vozila koje propisuje svako društvo za osiguranje posebno. Predmet osiguranja je motorno vozilo s ukupno ugrađenom i isporučenom opremom od strane proizvođača prilikom prodaje motornog

⁵⁵ Društvo za osiguranje koje je oštećenoj osobi isplatilo štetu, u slučaju ako je vozač štetu prouzročio namjerno ili ako je šteta prouzročena kaznenim djelom obijesne vožnje u cestovnom prometu za koje je donesena pravomoćna sudska presuda, ima pravo od osobe koja je odgovorna za štetu, na naknadu cjelokupno isplaćenog iznosa štete, na kamatu i troškove. U ostalim slučajevima kada osigurana osoba gubi prava iz osiguranja, Društvo za osiguranje ima pravo od osobe koja je odgovorna za štetu, na naknadu najviše do iznosa 12 prosječnih neto-plaća prema zadnjem službenom izvješću Državnog zavoda za statistiku (čl. 24., st. 3. ZOOP).

vozila. Osim navedenog, predmet osiguranja mogu biti naknadno i nestandardno ugrađena oprema, dijelovi i uređaji dok su pričvršćeni na motornom vozilu ili se nalaze u zaključanom motornom vozilu, pod uvjetom da su posebno osigurani i izričito navedeni u polici osiguranja.⁵⁶

Kasko osiguranje, vrsta je dobrovoljnog osiguranja, no često ga zahtijevaju banke i leasing kuće kako bi zaštitile svoju imovinu.⁵⁷

Osiguratelj kod sklapanja ugovora o osiguranju obavlja pregled predmeta osiguranja te fotografira motorno vozilo koje je predmet osiguranja. Ako je motorno vozilo fotografirano sa ciljem prihvata u osiguranje, fotografije će se smatrati dijelom dokumentacije ugovora o osiguranju. Ukoliko prilikom pregleda i prihvata motornog vozila u osiguranje osiguratelj primijeti oštećenja na motornom vozilu, utoliko osiguratelj nije u obvezi prema osiguraniku za navedena oštećenja. Važno je napomenuti da je osiguranik obvezan omogućiti osiguratelju pregled i fotografiranje motornog vozila jer u suprotnom osiguratelj može odustati od sklapanja ugovora o osiguranju, odnosno može raskinuti ugovor o osiguranju bez otkaznog roka.⁵⁸

Postoje dvije vrste kasko osiguranja – puno kasko osiguranje i djelomično kasko osiguranje.

Važno je napomenuti, prilikom odabira budućeg kasko osiguranja motornog vozila, svakom osiguraniku savjetuje se da dobro prouči uvjete kasko osiguranja osiguravajućeg društva kako bi bio pravovremeno, kvalitetno i iscrpno upoznat sa svim pravima i obvezama kako njegovim, tako i društva za osiguranje, a pogotovo da se informira nastupom kojih okolnosti će doći do isključenja, odnosno gubitka prava ili drugih po njemu negativnih posljedica, uključujući i koje obveze društvo za osiguranje ima naspram njega i koji mehanizmi zaštite mu stoje na raspolaganju ako društvo za osiguranje ne izvrši svoju obvezu. U trenutku kada ugovaratelj osiguranja potpiše ponudu za osiguranje, a koji je najčešće budući osiguranik iz navedene ponude, od tada će se smatrati da je sklopljen ugovor o osiguranju između osiguranika i društva za osiguranje te da je osiguranik upoznat sa svim svojim pravima i obvezama koje se nalaze u

⁵⁶ Dostupno na: https://www.adriatic-osiguranje.hr/dokumenti/vozila/kasko/uvjeti_ak.pdf, stranica posjećena 21. lipnja 2023.

⁵⁷ Klasić, K., Andrijanić, I., *Osnove osiguranja; načela i praksa*, Zagreb, 2007., str. 137.

⁵⁸ Generali – Uvjeti kasko osiguranja (čl. 22., st. 11. i 12.) Dostupno na: https://www.generali.hr/documents/20121/0/103-0120_uvjeti_103-0121_dopunskiuvjeti_kasko_osiguranje_vozila.pdf/39500bd9-ccd5-faf7-bc23-b831e544830d?t=1617017364550, stranica posjećena 21. lipnja 2023.

ponudi za sklapanje osiguranja, polici osiguranja, uvjetima osiguranja i ugovorenim klauzulama – ovdje se primjenjuje dobro poznata latinska izreka „*Error (ignorantia) iuris nocet*”⁵⁹.

Primjer: Ugovaratelj osiguranja potpiše ponudu za kasko osiguranje motornog vozila društva za osiguranje 1. rujna te se dogovore da će premiju⁶⁰ uplatiti 10. rujna. U noći sa 8. na 9. rujna, nepoznati počinitelj oštetio je ugovaratelju osiguranja motorno vozilo na koje se odnosi ponuda za kasko osiguranje – razbijeno vjetrobransko staklo. 10. rujna, sukladno dogovoru s osiguravajućim društvom, uplaćena je premija osiguranja. *Može li ugovaratelj osiguranja tražiti naknadu štete na motornom vozilu od osiguravajućeg društva? Ne može.*

Iako se na prvu čini da je ugovor o osiguranju sklopljen trenutkom potpisa ponude za osiguranje, preciznijim čitanjem ponude, odnosno uvjeta osiguranja, ugovaratelj osiguranja saznao bi da postoji vremensko razgraničenje i razlikovanje dana izdavanja ponude i dana od kada osiguravajuće društvo kao osiguratelj preuzima odgovornost i snosi rizik nastupa osiguranog slučaja – a to je trenutak uplate premije.

U nastavku rada usporedit će se uvjeti za puno i djelomično kasko osiguranje cestovnih motornih vozila (dalje u tekstu: Uvjeti) četiriju društava za osiguranje od kojih su dva povezana i čine grupu društava – Agram grupu. Iz Agram grupe u radu će se prikazati osigurani rizici ADRIATIC⁶¹ osiguranja i EUROHERC⁶² osiguranja, uz Generali osiguranje⁶³ i CROATIA osiguranje⁶⁴. S obzirom na to da ADRIATIC i EUROHERC osiguranje pripadaju istoj grupi društva njihovi uvjeti za kasko osiguranje motornih vozila skoro su identični, stoga će se za potrebe rada promatrati ponajviše Uvjete ADRIATIC osiguranja. Za detaljniji uvid u Uvjete, upućuje se na mrežne poveznice navedenih društava za osiguranje.

⁵⁹ Prijevod: “*Zabluda (neznanje) o pravu škodi*”

⁶⁰ Premija je naknada koju društvo za osiguranje prima od ugovaratelja osiguranja u zamjenu za obećanu osigurninu, osiguranu svotu ili činidbu. Pojednostavljeno rečeno, premija je novčani iznos koji ugovaratelj osiguranja plaća društvu za osiguranje u zamjenu za preuzimanje tereta nastanka rizika i naknade štete od strane društva za osiguranje.

⁶¹ Dostupno na: https://www.adriatic-osiguranje.hr/dokumenti/vozila/kasko/uvjeti_ak.pdf, stranica posjećena 21. lipnja 2023.

⁶² Dostupno na: <https://www.euroherc.hr/autokasko/>, stranica posjećena 21. lipnja 2023.

⁶³ Dostupno na: https://www.generali.hr/documents/20121/0/103-0120_uvjeti_103-0121_dopunskiuvjeti_kasko_osiguranje_vozila.pdf/39500bd9-ccd5-faf7-bc23-b831e544830d?t=1617017364550, stranica posjećena 21. lipnja 2023.

⁶⁴ Dostupno na: https://crosig.hr/media/uvjeti_za_osiguranje_automobilskog_kaska.pdf, stranica posjećena 21. lipnja 2023.

Prvi dojam koji se dobije usporedbom Uvjeta navedenih triju društava za osiguranje je da su Uvjeti ADRIATIC osiguranja najopširniji, dok su Uvjeti CROATIA osiguranja najsažetiji. Navedena činjenica ponajbolje se može prikazati po pitanju osiguranog rizika – iako sva tri osiguravajuća društva u svojim Uvjetima nabrajaju osigurane rizike koji su pokriveni potpunim ili djelomičnim kasko osiguranjem, ADRIATIC osiguranje sadrži najpregledniju definiciju koja osim što je posebno definirana, ujedno je i najdetaljnija, a ona glasi: „Rizik obuhvaćen osiguranjem, odnosno uzrok osiguranog slučaja. Predstavlja događaj koji je budući, neizvjestan (takav događaj u trenutku sklapanja ugovora o osiguranju ne smije biti ostvaren) i neovisan o isključivoj volji ugovaratelja osiguranja ili osiguranika. To je mogućnost nastupanja neke štete, odnosno opasnost od nastupa određenih nepovoljnih posljedica. Osigurani rizik mora biti pravno dopušten”.⁶⁵ Generali osiguranje definira osigurani rizik unutar definicije osiguranog slučaja: „Osigurani slučaj je događaj prouzročen osiguranim rizikom koji za posljedicu ima oštećenje, uništenje ili nestanak predmeta osiguranja a osigurani rizik mora biti budući, neizvjestan i nezavisan od isključive volje ugovaratelja osiguranja ili osiguranika”.⁶⁶ Za razliku od njih, CROATIA osiguranje uopće ne sadrži definiciju osiguranog rizika, ali ga spominje kao uzrok nastanka osiguranog slučaja – „Osigurani slučaj je budući neizvjestan događaj neovisan od isključive volje ugovaratelja ili osiguranika koji je prouzročen osiguranim rizikom, a koji za posljedicu ima nastanak štete pokrivena ugovorom o osiguranju”.⁶⁷

Puno kasko osiguranje

Zajedničko obilježje svih triju društava za osiguranje po pitanju punog kasko osiguranja je postojanje definicije što smatraju punim kasko osiguranjem:

- ADRIATIC osiguranje - puno kasko osiguranje pokriva osiguranje motornog vozila u pokretu ili mirovanju od rizika koji su poimenice navedeni u Uvjetima

⁶⁵ Dostupno na: https://www.adriatic-osiguranje.hr/dokumenti/vozila/kasko/uvjeti_ak.pdf, stranica posjećena 21. lipnja 2023.

⁶⁶ Dostupno na: https://www.generali.hr/documents/20121/0/103-0120_uvjeti_103-0121_dopunskiuvjeti_kasko_osiguranje_vozila.pdf/39500bd9-ccd5-faf7-bc23-b831e544830d?t=1617017364550, stranica posjećena 21. lipnja 2023.

⁶⁷ Dostupno na: https://crosig.hr/media/uvjeti_za_osiguranje_automobilskog_kaska.pdf, stranica posjećena 21. lipnja 2023.

- Generali osiguranje - puno kasko osiguranje pokriva osigurani slučaj oštećenja, uništenja ili nestanka osiguranog predmeta, kao posljedice iznenadnih i od volje osiguranika ili vozača neovisnih događaja. Osigurani rizici punog kasko osiguranja poimenice su navedeni u Uvjetima
- CROATIA osiguranje - punim kasko osiguranjem CROATIA pokriva sve rizike koji mogu prouzročiti uništenje, oštećenje ili nestanak predmeta osiguranja, a koji rizici nisu zakonom, ugovorom o osiguranju ili Uvjetima isključeni iz osiguranja.

Iz navedenih definicija uočava se kako su ADRIATIC i Generali osiguranje u svojim Uvjetima poimenično nabrojali osigurane rizike punog kasko osiguranja, dok CROATIA osiguranje u svojim Uvjetima takvo poimenično nabranje nije učinila nego koristi formulaciju „pokriva sve rizike koji mogu prouzročiti uništenje, oštećenje ili nestanak predmeta osiguranja” s tim da ovo društvo za osiguranje otvoreno poziva potencijalnog osiguranika na detaljnije proučavanje Uvjeta, zakona i/ili ugovora o osiguranju kako bi točno znao koji su rizici isključeni iz punog kasko osiguranja.

Po pitanju poimenično nabrojanih osiguranih rizika, Generali osiguranje ima širi opseg osiguranih rizika koje pokriva punim kasko osiguranjem poput oštećenja tapeciranih dijelova motornog vozila prouzročenih prigodom pružanja pomoći osobama koje su ozljeđene u prometnoj nezgodi ili na neki drugi način; pada zračne letjelice bilo koje vrste, izuzevši svemirske letjelice i ostatke svemirskih letjelica, i tako dalje. Neki od osiguranih rizika koji se pojavljuju u Uvjetima oba društva za osiguranje su prometna nesreća; šteta na električnoj instalaciji koja je posljedica pregaranja električne instalacije na motornom vozilu uslijed čega se na istoj razvio požar; eksplozija; djelovanje prirodnih sila poput tuče, oluje, pada snijega i leda, i tako dalje.

Sva tri društva za osiguranje u svojim Uvjetima omogućuju potencijalnim osiguranicima, uz nadoplatu dodatne premije uz postojeću premiju za puno kasko osiguranje, osiguranje od posebnih rizika. Tako ADRIATIC osiguranje priznaje osiguraniku naknadu iz osiguranja koja nastane uslijed krađe elektroničkih/tehničkih uređaja u motornom vozilu poput pametnog telefona, laptopa, tableta, i tako dalje, do maksimalnog iznosa od 1.327,23 EUR, odnosno 10.000,00 HRK po osiguranom slučaju pod uvjetima da je do osiguranog slučaja došlo provaljivanjem u zaključano motorno vozilo i da ukradeni predmeti nisu bili vidljivi u motornom

vozilu. Generali osiguranje pokriva rizik potapanja, odnosno propadanja motornog vozila uslijed iznenadnog i neočekivanog propadanja motornog vozila prilikom rada u kazetama ili za vrijeme rada na pješčanom, nasutom, močvarnom, muljevitom ili sličnom terenu, pod uvjetom da vozaču nije bilo poznato da se kreće u susret stihijskom djelovanju vode, osim ako se ne radi o spašavanju ljudi i/ili imovine. CROATIA osiguranje omogućuje osiguranicima ugovaranje dodatnog rizika vuče, što obuhvaća troškove prijevoza, odnosno izvlačenja i vuče osobnog motornog vozila do najbliže radionice koja može obaviti konačni ili privremeni popravak, odnosno prijevoza/vuče do mjesta prebivališta, odnosno sjedišta osiguranika ako motorno vozilo nije u voznom stanju zbog prometne nesreće ili dokazanog kvara, ali najviše do iznosa od 929 EUR, odnosno 7.000,00 HRK po štetnom događaju, a u slučaju ugovaranja rizika vuča+, tada su navedeni iznosi 1.991,00 EUR, odnosno 15.000,00 HRK. Nadalje, CROATIA osiguranje predviđa i rizik zamjenskog motornog vozila, ako je osigurano motorno vozilo oštećeno od bilo kojeg rizika punog kasko osiguranja.

Djelomično kasko osiguranje

Osiguravajuća društva u svojim su Uvjetima naveli sljedeće definicije djelomičnog kasko osiguranja:

- ADRIATIC osiguranje - djelomično kasko osiguranje pokriva osiguranje motornog vozila u mirovanju od rizika koji su poimenice navedeni u Uvjetima
- Generali osiguranje - djelomično kasko osiguranje smatra se ugovorenim ako je na polici ili ponudi obračunata premija te ako je naveden naziv djelomičnog kasko osiguranja
- CROATIA osiguranje - djelomičnim kasko osiguranjem motornog vozila osiguravaju se samo rizici koji su posebno navedeni i grupirani po pojedinim kombinacijama navedenim u Uvjetima.

Za razliku od Generali i CROATIA osiguranja, ADRIATIC osiguranje u samoj definiciji djelomičnog kasko osiguranja izričito navodi da njihovo djelomično kasko osiguranje pokriva osigurane slučajeve izazvane osiguranim rizicima nastalim dok je motorno vozilo bilo u stanju mirovanja.

Primjer: Vozač motornog vozila osigurao je motorno vozilo djelomičnim kasko osiguranjem kod ADRIATIC osiguranja koje između ostalog pokriva i štetu nastalu od tuče. Dok je putovao prema kući za odmor, primijetio je da se vrijeme pogoršava te je odlučio nastaviti s vožnjom kako bi čim prije došao do odredišta. Prvotno je padala kiša uz nalete jakog vjetra, da bi nakon nekog vremena počela padati jača kiša. Kada je primijetio da počinje padati tuča, vozač motornog vozila odmah se isključio iz prometa, pronašao mjesto za sigurno zaustavljanje motornog vozila te isključio motorno vozilo. Pod naletom tuče, na motornom vozilu oštećeno je vjetrobransko i stražnje staklo. *Ima li osiguranik pravo na naknadu štete koju mu je prouzročila šteta, a sukladno opisanoj situaciji? Da,* ako je djelomičnim kasko osiguranjem pokriven rizik tuče te ako je osiguranikovo motorno vozilo bilo u stanju mirovanja prilikom ostvarenja osiguranog rizika, osiguranik će moći tražiti naknadu štete od društva za osiguranje.

U slučaju da nije postupio kako je gore opisano, nego da je nastavio s vožnjom te da mu je tuča uslijed vožnje oštetila motorno vozilo, bi li osiguranik i tada imao pravo na naknadu štete? Ne.

Iako se u konkretnom primjeru kao društvo za osiguranje izabrao ADRIATIC osiguranje, osiguranik bi teško ostvario isplatu osigurnine i kod nekog drugog društva za osiguranje. Naime, ne samo društva za osiguranje koja se obrađuju u ovom radu, nego i druga koja nisu spomenuta, u svojim Uvjetima propisuju obveze osiguranika i traže od osiguranika da prije nastanka osiguranog slučaja, a odmah po saznanju da je povećan stupanj nastanka osiguranog rizika, poduzme sve radnje i aktivnosti koje su u njegovoj moći kako bi spriječio nastanak osiguranog slučaja i smanjio mogućnost nastanka štete i rizika. Vožnja motornog vozila za vrijeme dok pada tuča ne predstavlja pažnju razumnog čovjeka jer takvim postupkom vozač motornog vozila niti pažljivo niti sigurno ne koristi motorno vozilo jer eksponencijalno povećava rizik nastanka štete na motornom vozilu uzrokovanu tučom.

Za razliku od ADRIATIC i CROATIA osiguranja koji u svojim Uvjetima samo navode rizike kod kojih će priznati naknadu iz djelomičnog kasko osiguranja, Generali osiguranje detaljno opisuje opseg osigurateljnog pokrića. Navodi da pokriće po djelomičnom kasko osiguranju vrijedi za jedan osigurani slučaj u tijeku trajanja police osiguranja; franšiza će se primijeniti samo ako je izričito ugovorena; maksimalna obveza osiguravajućeg društva po djelomičnom kasko osiguranju za vrijeme trajanja polica osiguranja iznosi 1.593,00 EUR, odnosno 12.000,00 HRK, ako u odredbama o opsegu pokrića pojedinog rizika djelomičnog kasko osiguranja nije drugačije

navedeno. Tako na primjer, izričito navode, u slučaju ostvarenja nekog od rizika prirodnih nepogoda (požar, oluja, tuča, udar groma, i tako dalje) maksimalni iznos pokrića iznosi 6.636,14 EUR, odnosno 50.000,00 HRK, isto kao i u slučaju ostvarenja rizika prometne nesreće, krađe, protupravnog oduzimanja motornog vozila u namjeri da se uporabi za vožnju.

U slučajevima kada nedostaje potrebnih informacija u Uvjetima ili na polici osiguranja, a kako bi se izbjegle eventualno nepoželjne situacije za osiguranika, savjetuje se da se osiguranik prilikom sklapanja ugovora o djelomičnom kasko osiguranju, kao i prilikom sklapanja drugih vrsta osiguranja, detaljnije raspita kod djelatnika društva za osiguranje o rizicima koje pokriva djelomično kasko osiguranje, visini iznosa koje društvo za osiguranje pokriva, obvezama osiguranika prije, tijekom i nakon nastanka osiguranog slučaja, franšizi, kao i o drugim elementima osiguranja koji su od značaja za svakog osiguranika ponaosob.

Po pitanju rizika koje pokrivaju promatrana tri društva za osiguranje dva rizika su identična u sva tri Uvjeta, a to su lom i/ili oštećenje svjetala i zrcala standardno ugrađenih na osiguranom motornom vozilu te štete nastale višom silom od kojih samo požar, eksplozija, tuča i izravno djelovanje groma. Što se tiče ostalih rizika, Uvjeti se poprilično razlikuju i trebaju se dobro iščitati. Primjerice, CROATIA i ADRIATIC osiguranje ne postavljaju nikakve izuzetke kod rizika loma stakla, dok Generali osiguranje kod navedenog rizika izuzima lom stakla kod panoramskog krova koji je posljedica više sile poput tuče, udara groma, pada snijega i leda, požara, eksplozije, i tako dalje.

Uspoređujući Uvjete, najviše do izražaja dolazi sloboda izbora koju društva za osiguranje daju potencijalnim budućim osiguranicima. Svaki osiguranik ima pravo na temelju svoje neovisne i slobodne volje izabrati društvo za osiguranje kod kojeg će sklopiti osiguranje od automobilske odgovornosti, a kod kojeg kasko osiguranje. Osiguranik se može odlučiti da kod istog društva za osiguranje sklopi ugovor o osiguranju od automobilske odgovornosti i ugovor o potpunom, odnosno djelomičnom kasko osiguranju, a isto tako ima pravo da kod jednog društva za osiguranje sklopi ugovor o osiguranju od automobilske odgovornosti, a kod drugog društva za osiguranje sklopi ugovor o potpunom, odnosno djelomičnom kasko osiguranju, ovisno o uvjetima i pogodnostima koje pojedino društvo za osiguranje nudi, a koji su za osiguranika prihvatljiviji. ADRIATIC i Generali osiguranje u svojim Uvjetima djelomičnog kasko osiguranja ostavili su potpunu slobodu osiguraniku, ne vežući pojedine rizike uz osiguranje od

automobilske odgovornosti koje je osiguranik s njima sklopio. Dok CROATIA osiguranje to čini, navodeći da se rizici tuče, provale i vuče ugovaraju kao paket uz obvezno osiguranje od automobilske odgovornosti CROATIA osiguranja.

2.4.2. Pojam “franšiza”

“Franšiza” označava sudjelovanje osiguranika u snošenju štete. Pojavljuje se u dva oblika: obvezna – u praksi je ovaj oblik najčešći – ili dobrovoljna. U praksi se isključivo primjenjuje odbitna franšiza, što znači da se iznos ugovorene franšize odbija od novčanog iznosa ukupne štete nastale na predmetu osiguranja. Iznos ugovorene franšize može biti u novčanom iznosu ili u postotku od štete gdje se iznos štete umanjuje za ugovoreni postotak.

Primjer: Ako je osiguranik ugovorio franšizu u iznosu od primjerice 160€, a dogodio se osigurani slučaj u kojem je ukupna šteta procijenjena u iznosu od 1160€, osiguranik će sukladno ugovorenoj franšizi u ukupnoj šteti sudjelovati s iznosom od 160€, a društvo za osiguranje će podmiriti ostatak iznosa, odnosno 1000€.

Praktično je nemoguće ugovoriti kasko osiguranje bez jednog od dva oblika franšize. Kod većine društava za osiguranje, obvezna franšiza u praksi funkcionira na način da osiguranik ima pravo na punu isplatu naknade štete kod prve štete. Međutim, prilikom prijave sljedeće štete unutar jedne osigurateljne godine, osiguranik će biti obvezan sudjelovati u podmirenju troškova naknade štete zajedno s društvom za osiguranje. Novčani iznos s kojim će osiguranik sudjelovati u naknadi štete, ovisit će o uvjetima društva za osiguranje koje je izabrao. Dobrovoljna franšiza označava iznos sudjelovanja u naknadi štete koju osiguranik može izabrati prilikom ugovaranja kasko osiguranja, a njezina prednost ogleda se u činjenici što je njezin iznos uvijek isti te neće rasti čak ako osiguranik pretrpi više šteta unutar jedne osigurateljne godine. Negativna strana dobrovoljne franšize, što osiguranik sudjeluje u naknadi štete već kod nastanka prve štete.⁶⁸

⁶⁸ Dostupno na: <https://kompare.hr/savjetnik/sto-je-fransiza-u-kasko-osiguranju-i-zasto-je-vazna/>, stranica posjećena 21. lipnja 2023.

2.4.3. Isključenje (i gubitak) prava iz osiguranja

Do isključenja i gubitka prava iz kasko osiguranja cestovnih motornih vozila doći će kad se ispune rizici koji dovode do isključenja, odnosno gubitka prava iz osiguranja prema odredbama navedenim u uvjetima osiguranja, policama i/ili ugovorima o osiguranju, a koji moraju biti u skladu sa zakonskim odredbama. U nastavku rada prvo će se objasniti koji zakon se primjenjuje kod kasko osiguranja po pitanju isključenja i gubitka prava iz osiguranja, može li kod kasko osiguranja doći i do isključenja i gubitka prava iz osiguranja te što društva za osiguranje, koja se za potrebe ovog rada međusobno uspoređuju, u svojim Uvjetima smatraju isključenjem, odnosno gubitkom prava i pod kojim uvjetima će doći do njih.

Za razliku od osiguranja od automobilske odgovornosti koje je uređeno ZOOP-om i koji predviđa isključenje i gubitak prava iz osiguranja od automobilske odgovornosti, kasko osiguranje uređeno je ZOO-om koji predviđa samo ograničenja osiguranih rizika, odnosno isključenje odgovornosti društva za osiguranje. Društvo za osiguranje dužno je nadoknaditi štete koje su nastale slučajno ili krivnjom osiguranika, ugovaratelja osiguranja ili korisnika osiguranja, izuzevši ako je obveza društva za osiguranje za naknadom štete izrijekom isključena ugovorom o osiguranju, što znači da društvo za osiguranje ne odgovara za štete koje su osiguranik, ugovaratelj osiguranja ili korisnik osiguranja namjerno uzrokovali te će se smatrati da odredba u ugovoru o osiguranju koja bi predviđala odgovornost društva za osiguranje u takvom slučaju ništetna (članak 953., stavci 1. i 2. ZOO). Potonji dio posebno je reguliran i u članku 944. ZOO-a, u kojem propisuje da će doći do isključenja odgovornosti društva za osiguranje u slučaju da je osiguranik, ugovaratelj osiguranja ili korisnik osiguranja namjerno ili prijevarom izazvao osigurani slučaj te tada društvo za osiguranje neće biti obvezno ni na kakva davanja, a odredba ugovora koja bi bila suprotna navedenom, ne bi imala pravnog učinka.

Smatrat će se ništetnim odredbe ugovora o osiguranju koje predviđaju da će doći do gubitka prava na osigurninu, ako osiguranik, nakon što nastupi osigurani slučaj, ne ispuni neku od propisanih ili ugovoreni obveza (članak 942. ZOO). Ovo je jedina odredba gdje se spominje gubitak prava iz osiguranja te je iz nje vidljivo da ne dopušta društvima za osiguranje da u svojim uvjetima, policama i/ili ugovorima o osiguranju drugačije urede gubitak.

Po pitanju sprječavanja nastanka osiguranog slučaja i spašavanja od strane osiguranika, ZOO u članku 950. navodi da je osiguranik obvezan poduzeti propisane, ugovorene i druge razborite mjere koje su potrebne kako bi se spriječio nastanak osiguranog slučaja. U slučaju da se osigurani slučaj ostvari, osiguranik je obvezan poduzeti sve razborite mjere koje su u njegovoj moći da se štetne posljedice svedu na najmanju moguću mjeru. Društvo za osiguranje obvezno je nadoknaditi gubitke, troškove i druge štete koje su nastale pokušajem da se otkloni neposredna opasnost nastanka osiguranog slučaja i štetnih posljedica osiguranog slučaja, neovisno jesu li ti pokušaji bili uspješni ili neuspješni. Štoviše, društvo za osiguranje obvezno je navedenu naknadu isplatiti, čak i ako je ona zajedno s naknadom štete od osiguranog slučaja veća od iznosa osiguranja. Ukoliko osiguranik ne ispuni svoju dužnost sprječavanja nastanka osiguranog slučaja ili spašavanja, a za navedeno postupanje nema valjanog opravdanja, utoliko se obveza društva za osiguranje smanjuje za onoliko za koliko je nastala šteta veća zbog navedenog nepostupanja.

Kada se gore navedene odredbe ZOO-a usporedne s odredbama koje se nalaze u Uvjetima društava za osiguranje koji se za potrebe ovog rada uspoređuju, može se doći do sljedećih zaključaka:

- ADRIATIC osiguranje svoje je odredbe iz Uvjeta u potpunosti uskladio s odredbama ZOO-a
- Generali osiguranje svoje je odredbe iz Uvjeta samo polovično uskladio s odredbama ZOO-a, dok mu je jedna odredba prema ZOO-u ništeta te im se preporuča da drugačije urede dio Uvjeta pod nazivom "Gubitak prava iz osiguranja"
- CROATIA osiguranje svoje je odredbe iz Uvjeta po pitanju isključenja odgovornosti u potpunosti uskladila s odredbama ZOO-a, dok joj je jedna odredba u odjeljku "Obveze osiguranika kada nastane osigurani slučaj" ništeta u usporedbi sa ZOO-om i općenito institutom prava osiguranja

2.4.3.1. ADRIATIC osiguranje

U Uvjetima ADRIATIC osiguranja na jednom mjestu pregledno i taksativno su nabrojani isključeni rizici, odnosno pod kojim uvjetima će doći do isključenja njihove odgovornosti. Neki od uvjeta koje navode su: štete nastale na motornom vozilu ako motornim vozilom upravlja vozač pod utjecajem droge, narkotika ili alkohola; štete nastale na motornom vozilu prilikom

upravljanja motornim vozilom bez odgovarajuće dozvole za upravljanje; štete prouzročene obijesnom vožnjom u cestovnom prometu; i tako dalje. Također su sastavili posebne odredbe o isključenim rizicima u kojima su detaljnije opisali uvjete pod kojima će doći do isključenja rizika – što se smatra pod terminom da je vozač bez odgovarajuće dozvole za upravljanje; što se smatra da vozač nije bez odgovarajuće dozvole za upravljanje motornim vozilom; što se smatra da je vozač pod utjecajem droge, narkotika ili alkohola; i tako dalje.

U odjeljku gdje su propisane dužnosti osiguranika prije, odnosno nakon nastanka osiguranog slučaja, propisuju se i posljedice povrede navedenih dužnosti. Navedeno je da si zadržavaju pravo pozivanja na ugovoreno potpuno, odnosno djelomično oslobođenje od izvršenja obveze naknade štete u slučaju povrede dužnosti osiguranika da prije, odnosno nakon nastanka osiguranog slučaja učini sve što je u njegovoj moći kako bi se izbjegao ili umanjio rizik, odnosno kako bi se spriječilo povećanje rizika. Potpuno oslobođenje od izvršenja obveze naknade štete predviđaju samo u slučaju ako je do povrede dužnosti došlo namjerno ili krajnjom nepažnjom koja predstavlja teški stupanj krivnje. Djelomično oslobođenje od izvršenja obveze naknade štete određuje se prema stupnju krivnje i ovisi o okolnostima pod kojima je povreda učinjena te razlikuju lakši stupanj krivnje kod kojeg neće doći do oslobođenja od izvršenja obveze naknade štete i srednji stupanj krivnje kada će se društvo za osiguranje osloboditi izvršenja obveze naknade štete u 50%-tnom iznosu osigurnine.

2.4.3.2. Generali osiguranje

U svojim Uvjetima Generali osiguranje isključene rizike, odnosno pod kojim uvjetima će doći do njihovog isključenja odgovornosti, podijelio je u dvije kategorije pod nazivima “Štete koje nisu pokrivena osiguranjem” i “Gubitak prava iz osiguranja”. Odjeljak koji propisuje gubitak prava iz osiguranja, trebali bi drugačije urediti jer time izazivaju zabunu kod osiguranika. Naime, vodili su se podjelom koju ZOOP predviđa kod osiguranja od automobilske odgovornosti na isključenje i gubitak prava. Štoviše, unutar odjeljka “Gubitak prava iz osiguranja” naveli su nekolicinu situacija za koje i ZOOP predviđa da će njihovim ostvarenjem doći do gubitka prava – gubitak prava iz osiguranja za vrijeme dok motornim vozilom upravlja osoba bez odgovarajuće i valjane dozvole za upravljanje; gubitak prava iz osiguranja za vrijeme dok motornim vozilom upravlja

vozač pod utjecajem droge, narkotika ili alkohola; gubitak prava iz osiguranja ako je šteta prouzročena namjerno ili prijevarom od strane vozača; i tako dalje.

Odredbe Uvjeta koje propisuju isključene rizike, odnosno pod kojim uvjetima će doći do isključenja odgovornosti društva za osiguranje, trebali bi biti usklađeni s odredbama ZOO-a jer je to zakon koji uređuje kasko osiguranje, a ne ih usklađivati prema ZOOP-u koji isključivo uređuje obvezna osiguranja u prometu. ZOO u članku 953. omogućuje društvima za osiguranje da u svojim ugovorima o osiguranju – sastavni dijelovi ugovora o osiguranju su ponuda za sklapanje osiguranja, uvjeti osiguranja, ugovorene klauzule i polica osiguranja – izrijekom isključe svoju obvezu naknade štete koja je nastala slučajno ili krivnjom osiguranika. Stoga bi Generali osiguranje rizike koje je naveo pod “Gubitak prava iz osiguranja” trebao unijeti u “Štete koje nisu pokrivenne osiguranjem” te bi time odredbe Uvjeta uskladio s odredbama ZOO-a.

Nadalje, formulaciju “osiguranik gubi pravo” trebali bi preinačiti u formulaciju poput “Generali osiguranje zadržava pravo pozivanja na ugovoreno potpuno, odnosno djelomično oslobođenje od izvršenja obveze naknade štete u slučaju ...”. S obzirom na to da ZOO u svojim odredbama nije izrijekom omogućio društvima za osiguranje da propisuju uvjete pod kojima bi došlo do gubitka prava, nego im je dozvolio da propisuju uvjete pod kojima bi došlo do isključenja rizika, odnosno oslobođenja od izvršenja obveze naknade štete, društva za osiguranja trebali bi izbjegavati upotrebu termina “gubitak prava” i koristiti izvedenice termina “isključenje rizika”, “oslobođenje od izvršenja obveze naknade štete”, kao i termin “štete koje nisu pokrivenne osiguranjem”.

Pod štete koje nisu pokrivenne osiguranjem navode štete i troškove nastale zbog tehničke neispravnosti vozila; štete i troškove nastale zbog potresa; štete i troškove nastale zbog popravka motornog vozila u inozemstvu; i tako dalje.

U Uvjetima, u odjeljku “Gubitak prava iz osiguranja”, potkrala im se, sukladno članku 942. ZOO-a, jedna ništetna odredba. Sporna odredba glasi: „Osiguranik gubi prava iz osiguranja ako nakon prijavljene krađe vozila nije u mogućnosti dostaviti osiguratelju originalne ključeve i prometnu dozvolu”⁶⁹. Generali osiguranje trebao bi izmijeniti navedenu odredbu i uskladiti ju s

⁶⁹ Dostupno na: https://www.generali.hr/documents/20121/0/103-0120_uvjeti_103-0121_dopunskiuvjeti_kasko_osiguranje_vozila.pdf/39500bd9-ccd5-faf7-bc23-b831e544830d?t=1617017364550, stranica posjećena 21. lipnja 2023.

gore navedenim člankom, te bi u novoj odredbi trebao izbjegavati navođenje da će osiguranik izgubiti pravo ako nakon nastupanja osiguranog slučaja ne ispuni neku od ugovorenih ili propisanih obveza. Preporuča im se da navedu uredbu urede na način da će u slučaju da osiguranik nakon prijavljene krađe vozila nije u mogućnosti dostaviti osiguratelju originalne ključeve i prometnu dozvolu doći do potpunog, odnosno djelomičnog oslobođenja od izvršenja obveze naknade štete društva za osiguranje, ovisno o stupnju krivnje osiguranika.

Ne samo da bi društva za osiguranje trebala izbjegavati upotrebu termina “gubitak prava” u svojim Uvjetima, nego i u svakodnevnom poslovanju ne bi trebala olako donositi odluke o gubitku prava. Ukoliko već donesu odluku da je došlo do gubitka prava osiguranika, utoliko prethodno moraju svoju odluku uskladiti s člancima 944., 950. i 942. ZOO-a - do isključenja odgovornosti društva za osiguranje/gubitka prava osiguranika, doći će u slučaju namjernog i prijevarnog postupanja osiguranika; u slučaju da osiguranik bez valjanog razloga ne ispuni obvezu spašavanja ili sprječavanja osiguranog slučaja, neće doći do gubitka prava ni isključenja odgovornosti društva za osiguranje, nego će se obveza društva za osiguranje samo smanjiti za onoliko za koliko je nastala šteta veća zbog tog neispunjenja; u slučaju da društva za osiguranje u svojim odredbama ugovora ipak predvide gubitak prava na osigurninu, odnosno isključenje odgovornosti društva za osiguranje, iz razloga što osiguranik nakon nastupanja osiguranog slučaja ne ispuni neku od ugovorenih ili propisanih obveza, takve odredbe ugovora smatrat će se ništetnim. S obzirom na to da su navedena prava propisana ZOO-om, materijalnim pravom, a sudovi u Republici Hrvatskoj po službenoj dužnosti paze na pravilnu primjenu materijalnog prava, a u slučaju da društva za osiguranje ipak postupe protivno gore navedenim odredbama ZOO, takvim postupcima svjesno će se dovoditi u situacije gdje će gubiti sudske parnice, što će pak za posljedicu imati nepotreban trošak vremena i novaca za društvo za osiguranje. Upućuje se na presudu Županijskog suda u Sisku od 23. veljače 2017. godine – sudska odluka Gž-2065/2013-4⁷⁰ – predmet spora bio je zahtjev osiguranika/tužitelja da mu društvo za osiguranje/tuženik isplati osigurninu u visini imovinske štete koju je pretrpio na motornom vozilu u vlasništvu osiguranika, a koje je bilo osigurano po polici kasko osiguranja motornog vozila. Društvo za osiguranje pozivalo se na svoje Uvjete te je sukladno njima zastupalo stajalište da je osiguranik izgubio pravo na osigurninu jer nakon nastupa osiguranog slučaja nije

⁷⁰ Dostupno na: <https://www.iusinfo.hr/sudska-praksa/ZSRH2013SkGzB2065A5>, stranica posjećena 21. lipnja 2023.

poduzeo sve mjere i aktivnosti koje su propisali u svojim Uvjetima. Sud je presudio u korist osiguranika.

2.4.3.3. CROATIA osiguranje

U Uvjetima CROATIA osiguranja na jednom mjestu pregledno i taksativno su nabrojani isključeni rizici, odnosno pod kojim uvjetima će doći do njihovog isključenja odgovornosti. Kao neke od uvjeta navode: štete prouzročene kaznenim djelom obijesne vožnje za koje je donesena pravomoćna sudska presuda; štete nastale oduzimanjem motornog vozila odlukom suda ili tijela državne uprave u zemlji ili inozemstvu; štete nastale ostvarenjem rizika krađe motornog vozila ili opreme u motornom vozilu ako motorno vozilo nije bilo zaključano ili je krađa bila olakšana na bilo koji drugi način; i tako dalje. Unutar istog tog odjeljka, detaljnije su opisali uvjete pod kojima će doći do isključenja rizika – što se smatra pod terminom da je vozač bez odgovarajuće dozvole za upravljanje; što se smatra da vozač nije bez odgovarajuće dozvole za upravljanje motornim vozilom; što se smatra da je vozač pod utjecajem droge, narkotika ili alkohola; i tako dalje.

Međutim, u odjeljku koji uređuje obveze osiguranika kada nastane osigurani slučaj, CROATIA osiguranje unijela je ništetnu odredbu koja glasi: „Propusti li osiguranik izvršiti svoje obveze propisane ovim člankom, dužan je CROATIJI naknaditi zbog toga nastalu štetu”⁷¹. Sukladno članku 950., stavku 4. ZOO-a, u slučaju da osiguranik bez valjanog razloga ne poduzme sve mjere koje su propisane i ugovorene kako bi se ograničile štetne posljedice osiguranog slučaja, doći će do smanjenja obveze društva za osiguranje za isplatom naknade štete za onoliko za koliko je nastala šteta veća zbog toga neispunjenja. Dakle, neizvršavanjem propisanih i ugovorenih obveza osiguranika kada nastane osigurani slučaj, neće nastati obveza osiguranika da nadoknađuje štetu koja je zbog toga nastala društvu za osiguranje, nego će se obveza društva za osiguranje za isplatom osigurnine razmjerno smanjiti za onoliko za koliko je nastala šteta veća zbog toga neispunjenja. Temeljem navedenog, CROATIA osiguranje trebala bi izmijeniti navedenu odredbu te formulaciju „osiguranik je dužan CROATIJI naknaditi zbog toga nastalu

⁷¹ Dostupno na: https://crosig.hr/media/uvjeti_za_osiguranje_automobilskog_kaska.pdf, stranica posjećena 21. lipnja 2023.

štetu”, zamijeniti sa „obveza CROATIJE za isplatom osigurnine smanjit će se za onoliko za koliko je nastala šteta veća zbog toga neispunjenja”.

3. STATISTIČKI PODACI O OSIGURANJIMA POVEZANIM S MOTORNIM VOZILIMA

U nastavku rada obradit će se statistički podaci o osiguranju u Republici Hrvatskoj i u pojedinim zemljama Europske unije koji se tiču osiguranja povezanih s motornim vozilima na vlastiti pogon.

Statistički podaci koji će se obrađivati o osiguranju u Republici Hrvatskoj temelje se na podacima Hrvatskog ureda za osiguranje (dalje u tekstu: HUU) koji su dostupni na njihovim službenim mrežnim stranicama. Za potrebe ovog rada koristit će se statistički podaci koji se ponajviše odnose na 2021. godinu, s obzirom da je za tu godinu HUU izdao zadnje godišnje izdanje “Motorna vozila i osiguranje”. Osim navedenih, koristit će se također statistički podaci koje je HUU objavio za 12. mjesec 2022. godine.

Statistički podaci koji će se obrađivati o osiguranju u pojedinim zemljama Europe temelje se na podacima Insurance Europe (dalje u tekstu: IE)⁷² koji surađuje s HUU-om prilikom izrade njihovih statističkih izvješća. Za potrebe ovog rada koristit će se statistički podaci koji se odnose na 2020. godinu, s obzirom da je za tu godinu IE izdalo zadnje godišnje izdanje “European Insurance in Figures”, jer je izvješće za 2021. godinu još uvijek u izradi.

3.1. STATISTIČKI PODACI ZA REPUBLIKU HRVATSKU

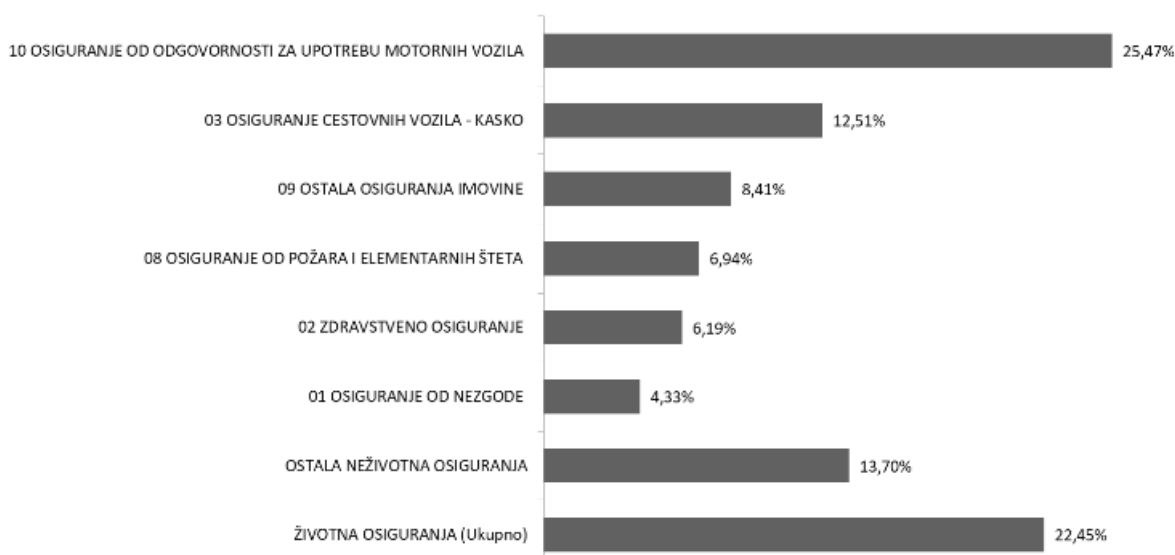
Prema podacima HUU-a za 2022. godinu, u skupini neživotnih osiguranja, najzastupljenija vrsta osiguranja je, kao što je već godinama, osiguranje od automobilske odgovornosti. Kada se gleda ukupna premija, udio ove vrste osiguranja iznosi 25,47%, a u premiji neživotnih osiguranja iznosi 32,85%. Udio kasko osiguranja motornih vozila u ukupnoj premiji iznosi 12,51%.

⁷² Na službenim stranicama HUU-a IE se vodi pod nazivom “Europsko udruženje osiguratelja i reosiguratelja”. Dostupno na: <https://huo.hr/hr/ostale-korisne-informacije/korisne-poveznice>, stranica posjećena 5. srpnja 2023.

Bruto premija za osiguranje od automobilske odgovornosti iznosi 3.229.242.168 HRK, odnosno 428.594.090 EUR. U odnosu na prethodnu godinu, bilježi rast od 9,18%. Premija osiguranja od automobilske odgovornosti iznosi 3.088.208.876 HRK, odnosno 409.875.755 EUR što je 9,37% više nego 2021. godine.

2022. godine sklopljeno je 2.707.299 policica osiguranja. Ako se uspoređi s 2021. godinom, 2022. godine sklopljeno je 110.732 policica osiguranja više. Statistički gledano, ostvarilo se povećanje od 4,26%. Također je došlo do povećanja prosječne premije kod osiguranja od automobilske odgovornosti koja je iznosila 1.140,70 HRK, odnosno 151 EUR, što je povećanje od 4,90% u odnosu na 2021. godinu kada je iznosila 1.087,43 HRK, odnosno 144 EUR.⁷³

Struktura ukupne premije po vrstama osiguranja za prosinac 2022. godine



Izvor: HUU⁷⁴

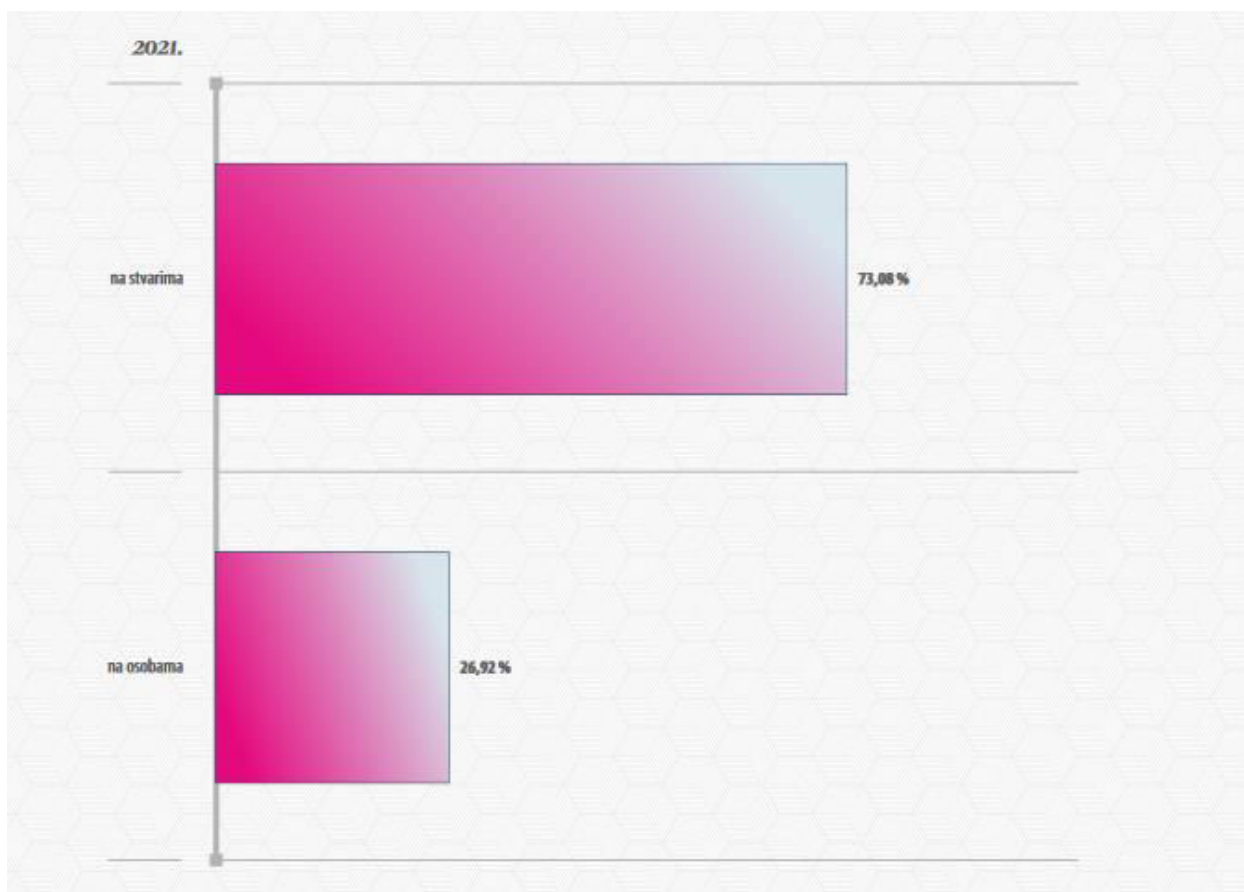
2021. godine, broj prijavljenih šteta u kategoriji osiguranja od automobilske odgovornosti, narastao je do 30,2% čime je dosegao najveći broj prijavljenih šteta od 2007. godine. Broj prijavljenih šteta u 2021. godini iznosio je 122.889, od toga je riješeno ukupno 114.446 šteta -

⁷³ Dostupno na: https://huo.hr/upload_data/site_files/objava_stat_trziste-osiguranja-za-prosinac-2022.pdf, stranica posjećena 21. lipnja 2023.

⁷⁴ *Ibid.*, stranica posjećena 21. lipnja 2023.

98.798 šteta dovršeno je isplatom, a 15.648 šteta je otklonjeno. Ukupno je isplaćeno 1.438.849.274 HRK, odnosno 190.968.117 EUR, što je povećanje od 15,2% s obzirom na 2020. godinu. Prosječno isplaćeni iznos po šteti za 2021. godinu iznosio je 14.564 HRK, odnosno 1.933 EUR, 3,3% veći nego 2020. godine.

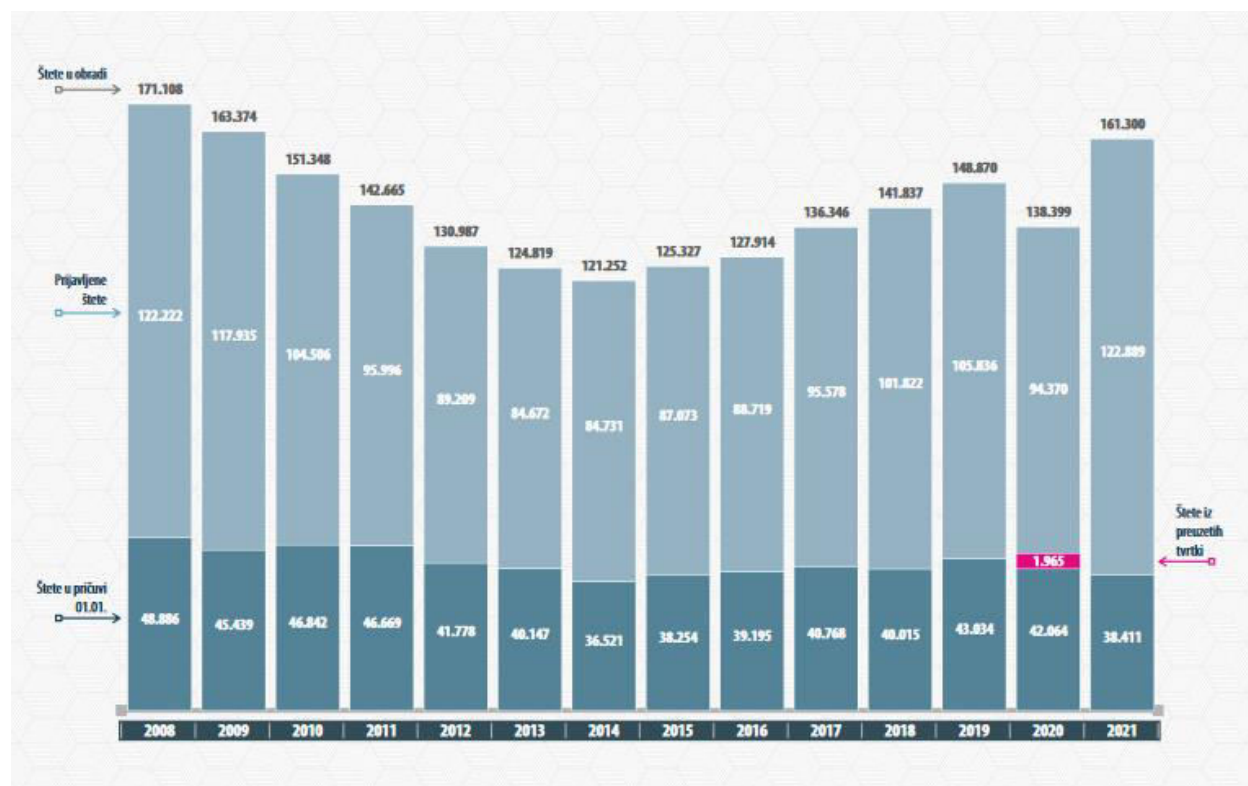
Struktura isplaćenog iznosa kod osiguranja od automobilske odgovornosti u 2021. godini



Izvor: HVO⁷⁵

⁷⁵ Dostupno na: https://huo.hr/upload_data/site_files/motorna-vozila-i-osiguranje-2021..pdf, stranica posjećena 21. lipnja 2023.

Prijavljene štete i štete u obradi (kod osiguranja od automobilske odgovornosti) u periodu od 2008.-2021.



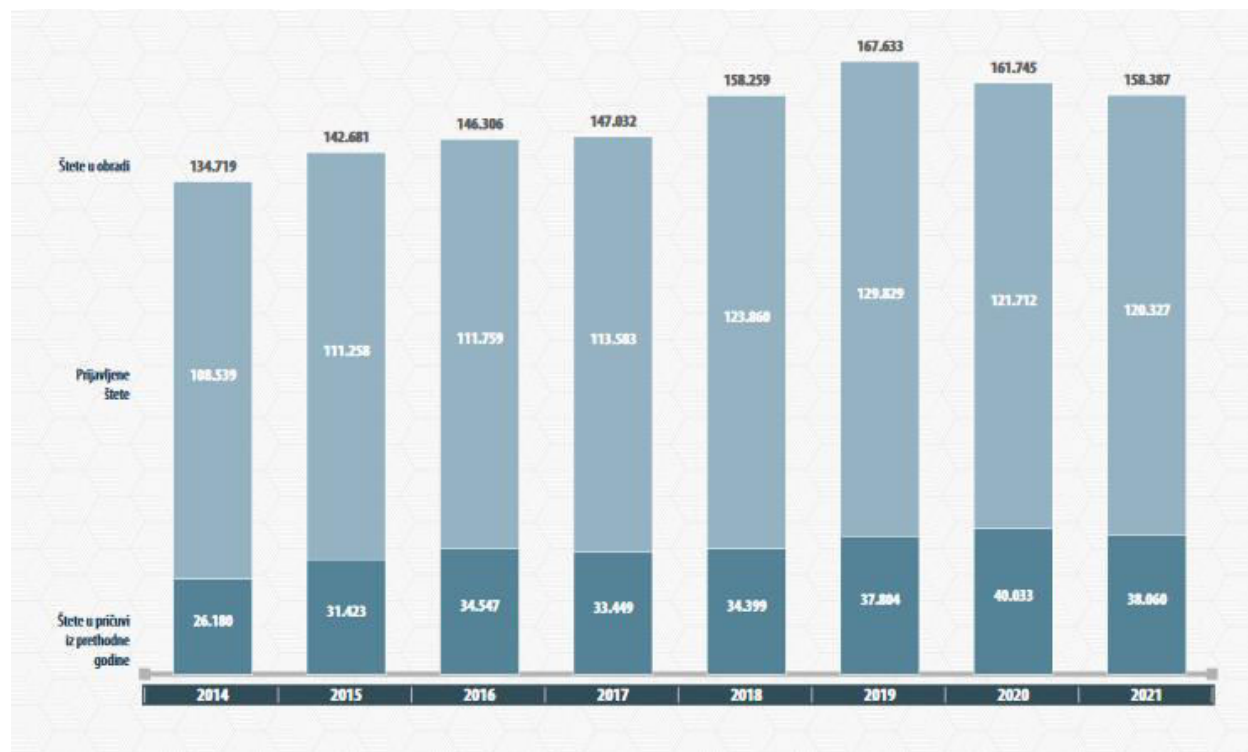
Izvor: HUU⁷⁶

Po pitanju kasko osiguranja cestovnih motornih vozila na vlastiti pogon, nakon šest uzastopnih godina pada, zadnjih sedam godina bilježi se rast premije. U 2015. godini zabilježen je rast premije od 8,9%, u 2016. godini od 12,1%, u 2017. godini od 11,4%, u 2018. godini od 19,1%, u 2019. godini od 19,0%, u 2020. godini od 4,7% te u 2021. godini od 7,5%. U 2021. godini zaračunata je rekordna bruto premija koja je iznosila 1.310.218.115 HRK, odnosno 173.895.828 EUR. Navedene godine, prodano je 422.025 polica osiguranja, što je 26.585 polica više nego

⁷⁶ *Ibid.*, stranica posjećena 21. lipnja 2023.

2020. godine. Kada se navedeni broj uspoređi s ukupnim brojem registriranih motornih vozila, koji iznosi 2.331.034, dolazi se do podatka da je svako 6 motorno vozilo kasko osigurano, s tim da se mora uzeti u obzir činjenica da je prosječna starost voznog parka u Republici Hrvatskoj 14 godina. U 2021. godini ostvaren je rekordan iznos visine prosječne premije za kasko osiguranje i on je iznosio 3.105 HRK, odnosno 412 EUR, što je povećanje od 0,7% u odnosu na prethodnu 2020. godinu. Na ime šteta isplaćeno je ukupno 753.730.260 HRK, odnosno 100.037.197 EUR, što čini 57,5% zaračunate bruto premije.⁷⁷

Prijavljene štete i štete u obradi (kasko osiguranje motornih vozila) u periodu od 2014.-2021.

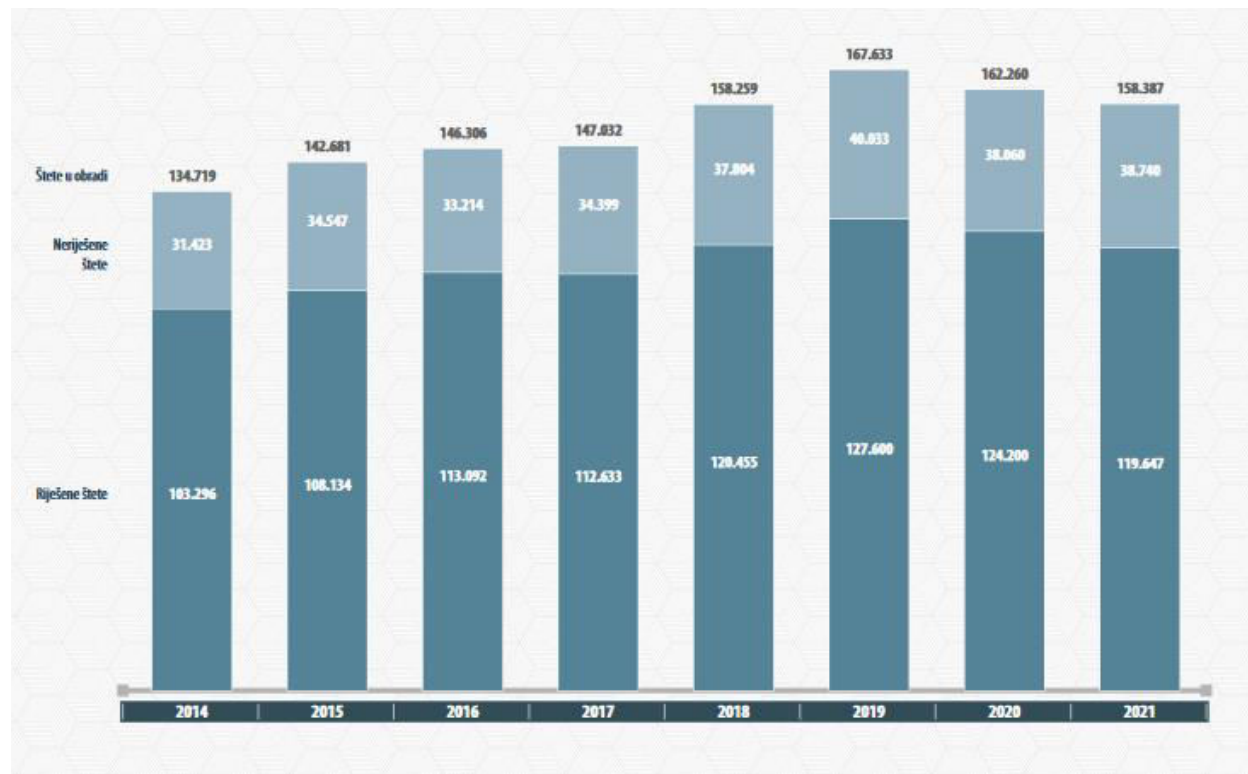


Izvor: HUU⁷⁸

⁷⁷ *Ibid.*, stranica posjećena 21. lipnja 2023.

⁷⁸ *Ibid.*, stranica posjećena 21. lipnja 2023.

Riješene štete i štete u pričuvi na kraju godine (kasko osiguranje motornih vozila) u periodu od 2014.-2021.



Izvor: HUU⁷⁹

3.2. STATISTIČKI PODACI ZA POJEDINE ZEMLJE EUROPSKE UNIJE

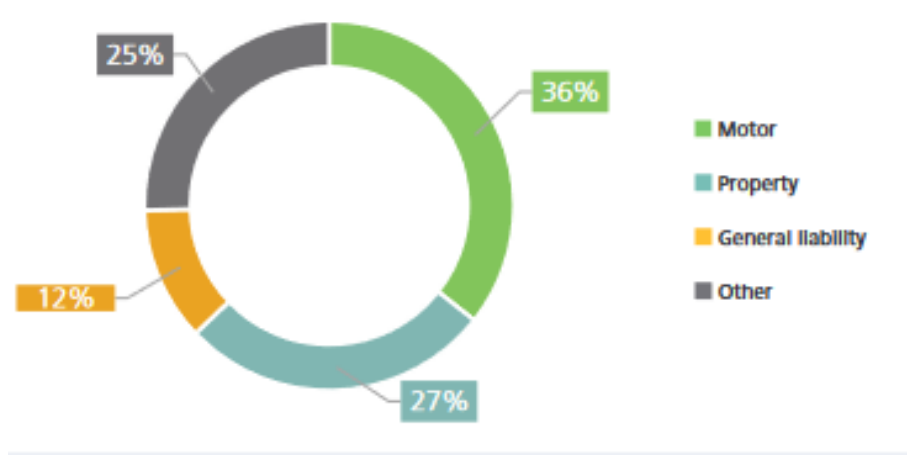
COVID-19 i mjere koje su propisivale vlade odrazili su se i na sektor motornih vozila, gdje su štete pale za 8,6%, uglavnom zbog smanjenja učestalosti nesreća. Osiguranje motornih vozila uključuje osiguranje od automobilske odgovornosti te dobrovoljna/kasko osiguranja koja pokrivaju ostale rizike. Unutar P&C⁸⁰ sektora, ukupan postotak koji se odnosi na osiguranje motornih vozila u 2020. godini iznosio je 36%.⁸¹

⁷⁹ *Ibid.*, stranica posjećena 21. lipnja 2023.

⁸⁰ Property and casualty (P&C) – prijevod na hrvatski: imovina i nezgode

⁸¹ Dostupno na: <https://insuranceeurope.eu/publications/2569/european-insurance-in-figures-2020-data>, stranica posjećena 21. lipnja 2023.

Kategorije P&C premija za 2020. godinu



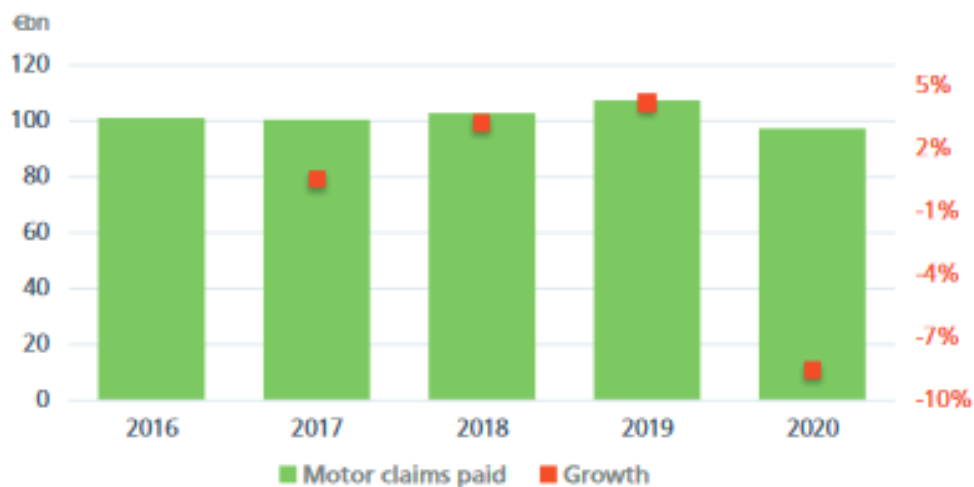
Izvor: EI⁸²

Iznosi isplaćenih šteta koje se odnose na motorna vozila u 2020. godini značajno su se smanjile te su iznosile 97 milijardi eura, odnosno 164 eura po stanovniku, što je pad od 8,6% s obzirom na 2019. godinu. Zatvaranja koja su nametnule vlade i ograničenja kretanja, značile su manje motornih vozila na cestama, što je dovelo do pada učestalosti zahtjeva. Međutim, važno je istaknuti kako je i prije pandemije prosječna učestalost odštetnih zahtjeva uzrokovanih motornim vozilom postupno opadala zbog poboljšanja sigurnosti na cestama unutar Europe. Konkretno, između 2010. godine i 2019. godine, pad učestalost odštetnih zahtjeva zbog motornih vozila na tri najveća europska tržišta motornih vozila - Njemačkoj, Francuskoj i Ujedinjenom Kraljevstvu – iznosio je 1,1%, 2,0% odnosno 2,9%.⁸³

⁸² *Ibid.*, stranica posjećena 21. lipnja 2023.

⁸³ *Ibid.*, stranica posjećena 21. lipnja 2023.

Isplaćene štete za motorna vozila u periodu od 2016.-2020. godine



Izvor: EI⁸⁴

Promjene učestalosti odštetnih zahtjeva uzrokovanih motornim vozilima za motorna za 2020. godinu



Izvor: EI⁸⁵

⁸⁴ *Ibid.*, stranica posjećena 21. lipnja 2023.

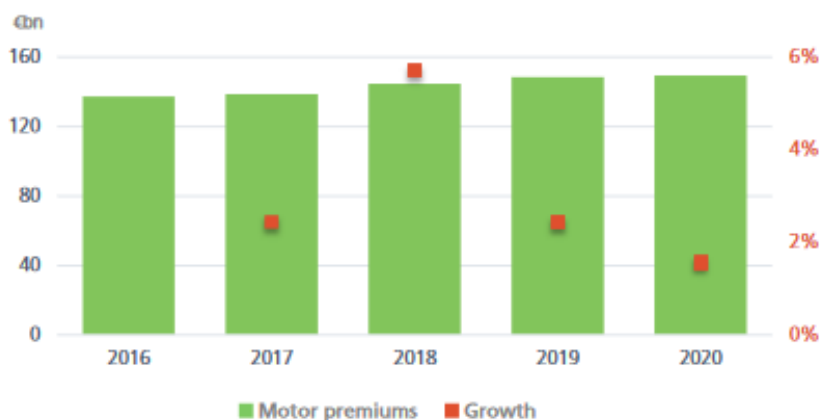
⁸⁵ *Ibid.*, stranica posjećena 21. lipnja 2023.

S druge strane, prosječna cijena odštetnih zahtjeva za motorna vozila u stalnom je porastu zbog povećanih troškova popravaka motornih vozila (što uključuje rad i cijenu rezervnih dijelova), većih medicinskih troškova za tjelesne ozljede i veće vrijednosti ukradenih motornih vozila. Očekuje se da će se ovaj trend nastaviti, čak i pogoršati nekim učincima pandemije, posebno zbog poremećaja u međunarodnoj trgovini koji su povećali troškove rezervnih dijelova.

Pet najvećih tržišta automobila, na koje otpada više od 70% šteta, zabilježilo je pad prijavljenih šteta u 2020. godini. U Njemačkoj je zabilježen pad od 11,6%, Francuskoj 8,2%, Ujedinjenom Kraljevstvu 3,2%, Italiji 11,4% i Španjolskoj 14,1%.

U 2020. godini, ukupan iznos premija koje se odnose na sve vrste osiguranja motornih vozila iznosio je 149 milijardi eura što je porast od 1,6% s obzirom na 2019. godinu. Međutim, zbog smanjene upotrebe motornih vozila i nižih šteta, u nekim zemljama su navedene činjenice neposredno utjecale na visinu premija te je zabilježen pad cijena premija. To je bio slučaj u Španjolskoj (-0,7%), Bugarskoj (-1,1%), Grčkoj (-3,8%) i Italiji (-4%).⁸⁶

Iznos premija za motorna vozila u periodu od 2016.-2020. godine



Izvor: EI⁸⁷

⁸⁶ *Ibid.*, stranica posjećena 21. lipnja 2023.

⁸⁷ *Ibid.*, stranica posjećena 21. lipnja 2023.

Promjena premija za motorna vozila po zemljama u 2020. godini



Izvor: EI⁸⁸

4. POSTUPAK OSTVARIVANJA PRAVA NA NAKNADU ŠTETE

U slučaju nastanka osiguranog slučaja, nastaje obveza društva za osiguranje da izvrši svoju osnovnu obvezu iz ugovora o osiguranju, a to je isplata osigurnine.

Nastupom osiguranog slučaja, osiguranik je obavezan o njemu informirati društvo za osiguranje, najkasnije u roku od 3 dana otkad je za njega saznao. Može se ugovoriti i dulji rok te je takva odredba pravno valjana jer je ugovorena u korist osiguranika. Ako osiguranik ne informira društvo za osiguranje u propisanom roku, neće izgubiti pravo na osigurninu. Važno je naglasiti, po nastupu osiguranog slučaja, temeljne obveze osiguranika su da pravovremeno informira društvo za osiguranje i da postupi prema odredbama uvjeta osiguranja koji se primjenjuju na predmetni ugovor o osiguranju.⁸⁹ Primjerice, nakon nastanka osiguranog slučaja, za koji se traži isplata osigurnine, osiguranik je dužan pridržavati se obveze spašavanja i umanjivanja štete,

⁸⁸ *Ibid.*, stranica posjećena 21. lipnja 2023.

⁸⁹ Hrvatska agencija za nadzor financijskih usluga, *Tržište osiguranja*, Zagreb, 2009., str. 42. Dostupno na: <https://www.hanfa.hr/getfile.ashx/?fileId=39205>, stranica posjećena 21. lipnja 2023.

fotografirati mjesto nastanka osiguranog slučaja, sudjelovati u postupku rješavanja odštetnog zahtjeva i u utvrđivanju činjenica, i tako dalje.

Prilikom ostvarivanja prava na naknadu štete potrebno je napraviti distinkciju naknade štete iz osiguranja od automobilske odgovornosti i naknade štete iz kasko osiguranja. Propis koji se primjenjuje za naknadu štete iz osiguranja od automobilske odgovornosti je ZOOP, a podredno ZOO, dok se ZOO isključivo primjenjuje za naknadu štete iz kasko osiguranja. Kod osiguranja od automobilske odgovornosti osigurnina se isplaćuje oštećenoj osobi – trećoj osobi, a kod kasko osiguranja osigurnina se isplaćuje osiguraniku koji je vlasnik predmeta osiguranja, odnosno osiguraniku čiji je pravno dopušteni imovinski interes osiguran i kojem pripadaju prava na isplatu osigurnine.

Kako bi nastala obveza društva za osiguranje za naknadom štete iz osiguranja od automobilske odgovornosti, mora postojati odgovornost osigurane osobe, odnosno osiguranika, prema trećoj oštećenoj osobi prema pravilima obveznog prava. Naš pravni poredak omogućuje oštećenim osobama putem tužbe ostvarenje prava na odštetu od društva za osiguranje bez prethodno provedenog postupka utvrđivanja odgovornosti. „Prethodno podnošenje odštetnog zahtjeva osiguratelju u našem pravnom sustavu nije procesna pretpostavka za pokretanje parničnog postupka tužbom protiv odgovornog osiguratelja.”⁹⁰

Po pitanju prava treće oštećene osobe na podnošenje neposrednog zahtjeva odgovornom društvu za osiguranje, ZOOP osim što propisuje navedenu mogućnost, propisuje još da protiv nje odgovorno društvo za osiguranje može isticati prigovore koje bi na temelju ugovora o osiguranju ili zakona ono moglo isticati prema osiguranoj osobi zbog nepridržavanja ugovora o osiguranju ili zakona. Također je propisana mogućnost da odštetni zahtjev po osnovi osiguranja od automobilske odgovornosti može rješavati društvo za osiguranje kod kojeg je treća oštećena osoba sklopila ugovor o osiguranju od automobilske odgovornosti (čl. 11. ZOOP).

Odgovorno društvo za osiguranje dužno je u roku od 60 dana od primitka odštetnog zahtjeva utvrditi osnovanost i visinu zaprimljenog odštetnog zahtjeva. Nakon toga podnositelju zahtjeva dostavlja:

⁹⁰ Pavić, D., *Ugovorno pravo osiguranja - komentar zakonskih odredaba*, Zagreb, 2009., str. 79.

1. ako su odgovornost za naknadu štete i visina štete nesporne – obrazloženu ponudu za naknadu štete
2. ako su odgovornost za naknadu štete i visina štete sporne – utemeljen odgovor na sve točke iz odštetnog zahtjeva.

Ako odgovorno društvo za osiguranje ne dostavi obrazloženu ponudu za naknadu štete, odnosno utemeljeni odgovor, oštećenoj osobi u roku od 60 dana, oštećena osoba može protiv njega podnijeti tužbu. Ako se tužba podnese prije isteka roka od 60 dana, ista će se smatrati preuranjenom. Ukoliko je iznos naknade štete nesporan, utoliko je odgovorno društvo za osiguranje obvezno iznos naknade štete isplatiti u roku od 60 dana. Ako nije moguće utvrditi visinu konačnog iznosa naknade štete, odgovorno društvo za osiguranje obvezno je oštećenoj osobi isplatiti iznos nespornog iznosa naknade štete kao predumak u roku od 60 dana. Ukoliko odgovorno društvo za osiguranje u roku od 60 dana ne izvrši obvezu isplate naknade štete ili njezinog nespornog iznosa, utoliko oštećena osoba ostvaruje pravo na pripadajuće zakonske kamate uz dužni iznos naknade štete, odnosno uz dužni nesporni iznos naknade štete računajući od dana podnošenja odštetnog zahtjeva. U slučaju neimovinske štete, oštećena osoba pred odgovornim društvom za osiguranje stiče pravo prilaganja nalaza i mišljenja neovisnog vještaka kojeg je osobno izabrala (čl.12. ZOOP).

Ukratko, odgovorno društvo za osiguranje obvezno je isplatiti naknadu štete ili njezinog nespornog iznosa ako su ispunjena dva uvjeta – postojanje odštetnog zahtjeva iz pravnog odnosa odgovornosti za štetu od strane treće oštećene osobe i da je sukladno pravilima obveznog prava osiguranik trećoj oštećenoj osobi obvezan platiti naknadu štete koja je u vezi s njegovom odgovornošću koja je pokrivena osiguranjem. Navedena obveza naknade štete trećoj osobi može se utvrditi sporazumom stranaka nakon provedene stručne obrade predmeta te u sudskom ili arbitražnom postupku.⁹¹

Međutim, ZOO, koji se primjenjuje na kasko osiguranje, propisuje kraće rokove za naknadu štete. Prema njemu, društvo za osiguranje dužno je isplatiti osigurninu utvrđenu ugovorom o osiguranju u roku od 14 dana od dana kada je društvo za osiguranje bilo obaviješteno o nastanku osiguranog slučaja. Ako je za utvrđivanje obveze društva za osiguranje ili novčanog iznosa

⁹¹ *Ibid.*, str. 80.

potrebno stanovito vrijeme, tada je društvo za osiguranje dužno isplatiti osigurninu utvrđenu ugovorom o osiguranju u roku od 30 dana od dana primitka odštetnog zahtjeva, a ako se utvrdi da zahtjev nije osnovan, unutar roka od 30 dana dužno je podnositelja zahtjeva obavijestiti o neosnovanosti zahtjeva. Ako društvo za osiguranje u roku od 14, odnosno 30 dana ne utvrdi visinu svoje obveze, dužno je bez odgađanja isplatiti podnositelju zahtjeva nesporni dio svoje obveze na ime predujma svoje buduće konačne isplate. Ne postupi li društvo za osiguranje unutar gore navedenih rokova, podnositelj zahtjeva steći će pravo na naknadu štete koja mu je zbog zakašnjenja nastala, kao i pravo na zatezne kamate računajući od dana kada je društvo za osiguranje bilo obaviješteno o nastanku osiguranog slučaja (članak 943. ZOO).

4.1. IZVANSUDSKO RJEŠAVANJE SPOROVA

Postoje dva međusobno povezana stadija izvansudskog rješavanja sporova iz osiguranja. Prvi stadij je, izravno obraćanje društvu za osiguranje putem formalne ili neformalne komunikacije. Ukoliko se nastali spor ne riješi u prvom stadiju, utoliko se jedna ili obje strane koje su u sporu, obraćaju trećoj osobi ovlaštenoj za rješavanje nastalog spora. U hrvatskom pravu, navedena treća osoba je ili Pravobraniteljstvo na području osiguranja, koje je osnovano pri HUU ili jednom od postojećih centara za mirenje, s tim da pri HUU postoji specijalizirani Centar za mirenje.⁹²

4.1.1. Neposredno obraćanje društvu za osiguranje

Neposredno obraćanje društvu za osiguranje predstavlja rješavanje nastalog spora izravnom komunikacijom između zainteresirane osobe i društva za osiguranje, prilikom čega se zainteresirana osoba može društvu za osiguranje obratiti neformalno – elektorničkom poštom ili telefonski – ili formalno – podnošenjem formalne pritužbe, odnosno prigovora kada su ispunjeni uvjeti za to. ZO ne definira pojmove “pritužba”, odnosno “prigovor”, kao što ne utvrđuje u procesnom ili sadržajnom pogledu obvezu društva za osiguranje da primijene izvansudski postupak rješavanja sporova. Iako nije uređeno ZO-om, navedeno područje u Republici

⁹² Marin, J., *Izvansudsko rješavanje sporova iz osiguranja*, str. 1. i 2. Dostupno na: <https://www.pravo.unizg.hr/images/50005237/JASENKO%20MARIN%20-%20IZVANSUDSKO%20RJEŠAVANJE%20SPOROVA%20IZ%20OSIGURANJA.pdf>, stranica posjećena 21. lipnja 2023.

Hrvatskoj, regulirano je odredbama Smjernica za rješavanje pritužbi od strane društva za osiguranje BoS-12/069, doneseno od strane Europskog nadzornog tijela za osiguranje i strukovno mirovinsko osiguranje (EIOPA), osnovano Uredbom (EU) br. 1094/2010 Europskog parlamenta i Vijeća.⁹³

Društvo za osiguranje dužno je uspostaviti interni postupak rješavanja pritužbi osiguranika te svoje postupke uskladiti s pravilima sadržanim u Kodeksu poslovne osiguravateljne i reosiguravateljne etike Udruženja osiguravatelja Hrvatske gospodarske komore. Propisani postupci su:

- osiguranik, odnosno zainteresirana osoba, na svaku pisanu pritužbu mora dobiti pisani odgovor od društva za osiguranje,
- osiguranik, odnosno zainteresirana osoba, na svaku usmenu pritužbu i pritužbu poslanu elektronskom poštom mora dobiti odgovor u jednakom obliku. Međutim, ako stranka opetovano iznosi usmene pritužbe, takve pritužbe se moraju uzeti na zapisnik i na njih je društvo za osiguranje obvezno odgovoriti u pisanom obliku,
- u konačnom odgovoru na pritužbu osiguranika, odnosno zainteresirane osobe, koja je upućena u elektronskom ili pisanom obliku, društvo za osiguranje mora u uputi o pravnom lijeku navesti mogućnost nastavka rješavanja spora izvansudskim putem,
- osiguranik, odnosno zainteresirana osoba, konačni odgovor na pritužbu poslanu u elektronskom ili pisanom obliku mora dobiti unutar rokova propisanih internim pravilima društva za osiguranje. Međutim, ako se stranka u pritužbi poziva na činjenice, isprave ili dokaze kojima društvo za osiguranje ne raspolaže, a potrebni su za pravilno utvrđivanje činjeničnog stanja, rok za očitovanje od strane društva za osiguranje počinje teći tek od dana kada je osiguranik društvu za osiguranje podnio sve potrebne činjenice, dokaze i isprave,
- svako prekoračenje roka, društvo za osiguranje mora osiguraniku, odnosno zainteresiranoj osobi, pisano najaviti uz obvezu navođenja razloga zakašnjenja.

U slučaju da ugovaratelj osiguranja smatra da se društvo za osiguranje ne pridržava uvjeta iz ugovora o osiguranju, svoj prigovor može uputiti:

⁹³ *Ibid.*, str. 2.-4., stranica posjećena 21. lipnja 2023.

- odgovarajućoj organizacijskoj jedinici društva za osiguranje, poput odjela za zaprimanje pritužbi,
- unutarnjoj reviziji društva za osiguranje,
- udruzi za zaštitu potrošača,
- nadležnoj ispostavi područne jedinice Državnog inspektorata,
- drugim nadležnim tijelima kao što su HANFA, Pravobraniteljstvu na području osiguranja, koje je osnovano pri Hrvatskom uredu za osiguranje, Hrvatskoj udruzi poslodavaca ili Hrvatskoj gospodarskoj komori.⁹⁴

4.1.2. Rješavanje sporova pred Pravobraniteljstvom

Sukladno Odluci o osnivanju i radu Pravobraniteljstva na području osiguranja⁹⁵, pravobranitelj u izvansudskom postupku odlučuje o sporu između podnositelja žalbe, zainteresirane osobe i društva za osiguranje za kojeg zainteresirana osoba tvrdi da je prekršilo Kodeks osigurateljne i reosigurateljne etike (dalje u tekstu: Kodeks) i drugih dobrih poslovnih običaja⁹⁶. Važno je naglasiti da Pravobranitelj nije ovlašten na rješavanje i odlučivanje o nastalom sporu između zainteresirane osobe i društva za osiguranje te ne može odlučivati o imovinsko-pravnom sporu između navedenih osoba, što uključuje ocjenjivanje o osnovanosti i/ili visini odštetnog zahtjeva. Dakle, Pravobranitelj je isključivo usredotočen na utvrđivanje kršenja temeljnih standarda osigurateljne struke i dobrih poslovnih običaja. Zainteresirana osoba obraća se Pravobranitelju putem žalbe u pisanom obliku, koja mora biti dokumentirana i potpisana. Pravobranitelj neće razmatrati žalbe koje se odnose na nečinjenja, postupke i činjenice od kojih je do podnošenja žalbe proteklo više od godinu dana. Kao jedan od obvezatnih uvjeta, procesna pretpostavka, za postupanje po podnesenoj žalbi, navodi se da je potrebno da je prethodno donesena konačna odluka u internom postupku društva za osiguranje ili ako stranka nije unutar propisanog roka od 15 dana dobila odgovor na žalbu koju je podnijela društvu za osiguranje. Žalbu zainteresirana osoba može podnijeti u pisanom obliku putem faxes, elektronskom poštom ili na adresu

⁹⁴ Hrvatska agencija za nadzor financijskih usluga, *Tržište osiguranja*, Zagreb, 2009., str. 51. i 52. Dostupno na: <https://www.hanfa.hr/getfile.ashx?fileId=39205>, stranica posjećena 21. lipnja 2023.

⁹⁵ Dostupno na: https://huo.hr/upload_data/site_files/odluka-o-osnivanju-i-radu-pravobraniteljstva-na-podrucju-osiguranja-1-.pdf, stranica posjećena 5. srpnja 2023.

⁹⁶ Dostupno na: https://huo.hr/upload_data/site_files/kodeks-poslovne-osigurateljne-i-reosigurateljne-etike-1-.pdf, stranica posjećena 5. srpnja 2023.

Pravobraniteljstva. Po primitku žalbe, Pravobranitelj žalbu svestrano razmatra, dostavlja ju društvu za osiguranje na odgovor, a ono mora odgovoriti u roku od 15 dana. Ako utvrdi da je društvo za osiguranje postupalo protivno Kodeksu osiguranja, uputit će društvu za osiguranje preporuku da takvo postupanje otkloni. Ukoliko društvo za osiguranje ne postupi sukladno danoj preporuci, utoliko će Pravobranitelj o istome obavijestiti nadzorno tijelo.⁹⁷

Pored rješavanja sporova prouzročenih stvarnim ili navodnim kršenjem Kodeksa, Pravobranitelj obavlja i funkciju informiranja zainteresiranih osoba o njihovim pravima putem osobne, telefonske ili elektronske komunikacije.⁹⁸

4.1.3. Rješavanje sporova pred Centrom za mirenje

Rješavanje sporova pred Centrom za mirenje pokreće se podnošenjem prijedloga za provođenje postupka mirenja na koji se protustranka treba očitovati u roku od 15 dana ili u drugom roku naznačenom u prijedlogu od dana zaprimanja istog. Kako bi se postupak mirenja mogao provesti, potrebna je suglasnost obiju stranaka, jer će se u protivnom, ako se protustranka ne izjasni u ostavljenom roku, smatrati da je prijedlog za mirenje odbijen. Mirenju se može pristupiti neovisno vodi li se arbitražni, sudski ili drugi postupak o predmetu spora. Stranke sporazumno određuju hoće li mirenje provoditi jedan izmiritelj ili više njih, kao i tko će se imenovati za izmiritelja. Ako se stranke o navedenom ne mogu sporazumjeti, mogu zatražiti da izmiritelja, odnosno izmiritelje imenuje neka treća osoba ili institucija za mirenje. Izmiritelj je u postupku mirenja dužan postupati nepristrano, stručno i svrhovito. Postupak mirenja provodi se na načelima dispozitivnosti; usmenosti; hitnosti, ekonomičnosti i učinkovitosti; povjerljivosti; neformalnosti i fleksibilnosti. Primarni cilj mirenja je rješavanje spora nagodbom. Nagodba sklopljena u postupku mirenja obvezuje stranke koje su ju sklopile, a ako su stranke nagodbom preuzele određene obveze, dužne su ih pravodobno izvršiti. Navedena nagodba predstavlja ovršnu ispravu ako je u njoj utvrđena određena obveza na činidbu te ako sadrži izjavu obveznika o neposrednom dopuštanju ovrhe – klauzulu ovršnosti. Osim nagodbom, smatrat će se da je

⁹⁷ Dostupno na: <https://huo.hr/hr/zastita-potrosaca/pravobranitelj-na-podrucju-osiguranja>, stranica posjećena 21. lipnja 2023.

⁹⁸ Marin, J., *Izvensudsko rješavanje sporova iz osiguranja*, str. 15. Dostupno na: <https://www.pravo.unizg.hr/images/50005237/JASENKO%20MARIN%20-%20IZVANSUDSKO%20RJESAVANJE%20SPOROVA%20IZ%20OSIGURANJA.pdf>, stranica posjećena 21. lipnja 2023.

mirenje dovršeno ako je jedna od stranka uputila pisanu izjavu o odustajanju od postupka mirenja, ako su stranke izmiritelju uputile pisanu izjavu o dovršetku postupka, odlukom izmiritelja da se postupak mirenja obustavlja te ako se nagodba ne sklopi u roku od 60 dana od početka mirenja, odnosno u drugom roku sukladno sporazumu stranaka.⁹⁹

Važno je napomenuti kako mirenje u slučaju spora vezanog uz osiguravajuće pravo, ne rješava isključivo Centar za mirenje pri HUU-u. Osim navedenog, mirenjem se bave primjerice Centar za mirenje pri Hrvatskoj udruzi za mirenje, Centar za mirenje pri Hrvatskoj odvjetničkoj komori, Centar za mirenje Hrvatskoj gospodarskoj komori, i tako dalje.

4.2. SUDSKO RJEŠAVANJE SPOROVA

Ako ne dođe do rješenja nastalog spora između zainteresirane osobe i društva za osiguranje – ako društvo za osiguranje ne dostavi obrazloženu ponudu za naknadu štete ili ne dostavi utemeljeni odgovor u propisanom roku – zainteresirana osoba može protiv društva za osiguranje podnijeti tužbu. Važnoj je napomenuti ako zainteresirana osoba tužbu podnese prije isteka rokova unutar kojih društvo za osiguranje mora postupiti, tužba će se smatrati preuranjenom i sud će ju posljedično tome odbaciti. Naime, u praksi je bilo slučajeva gdje su zainteresirane osobe podnosile tužbu sudu, a da prethodno uopće nisu prijavile štetu društvu za osiguranje.¹⁰⁰

Tužba se podnosi sudu u pisanom obliku te mora biti razumljiva i sadržavati sve što je potrebno da bi se po njoj moglo postupiti. Tužba mora sadržavati: oznaku suda; ime; prebivalište, odnosno boravište stranaka; njihovih zakonskih zastupnika i punomoćnika, ako ih imaju; osobni identifikacijski broj stranke koja podnosi tužbu; predmet spora; sadržaj izjave, uključujući određeni zahtjev u pogledu glavne stvari i sporednih traženja, činjenice na kojima tužitelj temelji zahtjev; dokaze kojima se utvrđuju te činjenice i potpis podnositelja koji se stavlja na kraju tužbe. Ako tužba sadrži kakav zahtjev, stranka treba u tužbi navesti činjenice na kojima temelji zahtjeve i dokaze kojima potkrjepljuje navedene činjenice (članci 106. i 186. ZPP-a).

⁹⁹ Trenutno važeći i redakcijski pročišćen tekst Zakona o mirenju dostupan na: <https://www.zakon.hr/z/169/Zakon-o-mirenju>, stranica posjećena 21. lipnja 2023.

¹⁰⁰ Klasić, K., Andrijanić, I., *Osnove osiguranja; načela i praksa*, Zagreb, 2007., str. 138.

Tužba se može podnijeti i u elektroničkom obliku putem informacijskog sustava te mora biti potpisana kvalificiranim elektroničkim potpisom u skladu s posebnim propisima, a takav potpis smatrat će se vlastoručno potpisanim. Danom predaje tužbe sudu kojem je upućen, smatra se dan kada je informacijski sustav podnositelju potvrdio primitak tužbe (članak 106.a ZPP-a).

Tužbu i priloge koji se podnose uz nju, predaju se sudu u dovoljnom broju primjeraka za protivnu stranku i sud. Ako na protivnoj strani ima više osoba koje imaju zajedničkog zakonskog zastupnika ili punomoćnika, tada se tužba i prilozi uz nju predaju u jednom primjerku. Isprave koje se prilažu uz tužbu podnose se u izvorniku ili prijepisu (članci 107. i 108. ZPP-a).

Parnični postupak pred prvostupanjskim sudom mora se završiti u razumnom roku, koji ne može biti duži od 3 godine računajući od dana podnošenja tužbe, ako zakonom nije drugačije određeno (članak 186. ZPP-a).

ZOO u članku 234. za rokove zastare kod ugovora o osiguranje propisuje da tražbine ugovaratelja osiguranja, odnosno osiguranika, zastarijevaju za tri godine, računajući od prvog dana nakon proteka kalendarske godine u kojoj je nastala tražbina. Međutim, ako zainteresirana osoba dokaže da do maloprije navedenog vremenskog perioda nije znala da se osigurani slučaj dogodio, u tom slučaju zastara će početi teći od dana kada je saznala za osigurani slučaj. Važno je napomenuti kako će u svakom slučaju, neovisno je li zainteresirana osoba na vrijeme saznala za osigurani slučaj ili nije, zastara tražbine nastupiti u roku od pet godina od prvog dana nakon proteka kalendarske godine u kojoj je nastala tražbina. Kod osiguranja od odgovornosti za štete nanesene trećim osobama kada treća oštećena osoba zahtijeva naknadu od osiguranika, odnosno kada dobije od osiguranika naknadu, zastara osiguranikova zahtjeva prema društvu za osiguranje počinje teći od dana kada je treća oštećena osoba sudskim putem tražila naknadu od osiguranika, odnosno od dana kada joj je osiguranik štetu naknadio. Neposredni zahtjev treće oštećene osobe prema društvu za osiguranje zastarijeva za isto vrijeme za koje zastarijeva zahtjev društva za osiguranje prema osiguraniku odgovornom za štetu.

U istom članku ZOO propisuje kraće rokove za društva za osiguranje te navodi da tražbine društva za osiguranje iz ugovora o osiguranju zastarijevaju za tri godine. Također navodi da zastara tražbine društva za osiguranje koju ima prema trećoj osobi odgovornoj za nastupanje osiguranog slučaja, počinje teći kad i zastara tražbine osiguranika prema trećoj odgovornoj osobi te se navršava u istom roku.

5. NAKNADA ŠTETE OD SAMOZAPALJENJA

Samozapaljenje se definira kao spontano zapaljenje gorive tvari koje nastaje kada se postigne temperatura samozapaljenja, s tim da određena površinska svojstva (poput sitnih čestica) ili katalizatori mogu sniziti temperaturu samozapaljenja.¹⁰¹

Kako bi nastala obveza društva za osiguranje da nadoknadi štetu pokrivenu osiguranjem od automobilske odgovornosti, bitno je da je šteta nastala upotrebom motornog vozila. Navedeno predstavlja jednu od pretpostavki nastanka obveze društva za osiguranje. Donošenjem VII. Direktive definiran je pojam “upotreba vozila” te će i u novi ZOOP koji će stupiti na snagu ove godine unijeti definicija pojma “upotreba vozila”¹⁰². Prije nego što je definiran pojam “upotreba vozila”, dolazilo je do mnogobrojnih sporova iz pokrića navedenog osiguranja uslijed šteta nastalih od samozapaljenja motornog vozila. Sporovi su se vodili kako pred hrvatskim, tako i pred drugim europskim sudovima. Konačnu riječ u rješavanju navedene problematike imao je Sud Europske unije (dalje u tekstu: SEU) koji je kroz svoje presude definirao pojam “upotreba vozila”¹⁰³, da bi se zatim iz navedenih presuda preuzele definicije pojma “upotreba vozila” kako bi se unijele u VII. Direktivu, sa svrhom da se na jednom mjestu sveobuhvatno definiraju dosezi pojma “upotreba vozila”.

U nastavku rada obradit će se tri praktična primjera slučaja samozapaljenja te kakva prava osiguranici i društva za osiguranje imaju kada osiguranik ima samo sklopljen ugovor o osiguranju od automobilske odgovornosti, a kakva kada uz ugovor o osiguranju od automobilske odgovornosti osiguranik ima sklopljen i ugovor o kasko osiguranju motornog vozila.

Primjer 1: Na javnom parkiralištu parkirana su dva motorna vozila – X i Y - jedno pored drugog. Vlasnici oba motorna vozila imaju sklopljene samo ugovore o osiguranju od automobilske odgovornosti. Za potrebe ovog primjera, nevažan je uzrok samozapaljenja, bitna je samo činjenica da je do samozapaljenja došlo. Tijekom noći, dok vlasnici motornih vozila nisu bili u mogućnosti poduzeti mjere i aktivnosti spriječavanja nastanka štete, motorno vozilo X zapalilo

¹⁰¹ Dostupno na: <http://struna.ihji.hr/naziv/samozapaljenje/44024/>, stranica posjećena 21. lipnja 2023.

¹⁰² *Supra* 2.2.1. i 2.2.2.2.

¹⁰³ Belanić, L., *Redefiniranje obveze osiguratelja od automobilske odgovornosti s obzirom na upotrebu vozila u kontekstu prakse Suda EU-a*, Godišnjak Akademije pravnih znanosti Hrvatske, vol. XII, br. 1., 2021., str. 345

se te se vatra proširila i na motorno vozilo Y koje je zbog toga bilo oštećeno. *Hoće li oba vlasnika moći tražiti naknadu štete od društava za osiguranje s obzirom na svoje ugovore o osiguranju od automobilske odgovornosti? Ne.*

Po osnovi ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti osigurava se vlasnik od šteta koju upotrebom motornog vozila može nanijeti trećim oštećenim osobama zbog uništenja ili oštećenja stvari (članak 22., stavak 1. ZOOP). Pravo na naknadu štete na stvarima nema vlasnik, suvlasnik, odnosno zajednički vlasnik te svaki drugi korisnik motornog vozila kojim je prouzročena šteta (članak 23., točka 2. ZOOP). Zbog navedenog, pravo na naknadu štete zbog uništenja, odnosno oštećenja motornog vozila imat će samo vlasnik motornog vozila Y jer se on prema ZOOP-u smatra trećom oštećenom osobom, dok je vlasnik motornog vozila X, ZOOP-om isključen jer se ne smatra trećom oštećenom osobom. Važno je istaknuti kako vlasnik motornog vozila Y neće tražiti naknadu štete od svog društva za osiguranje, pod pretpostavkom da su osigurani kod različitih društava za osiguranje, nego od društva za osiguranje kod kojeg je vlasnik motornog vozila X osiguran.

Kako bi ostvario naknadu štete, bitno je da je šteta nastala upotrebom motornog vozila. U nastavku rada detaljnije će se obraditi pojam “upotreba vozila” te kako VII. Direktiva definira i kako SEU u svojim presudama tumače pojam “upotreba vozila”, također će se obraditi presude Vrhovnog suda i županijskog suda Republike Hrvatske te kako oni tumače navedeni pojam . U slučaju da društvo za osiguranje osiguraniku ne prizna pravo na naknadu štete od samozapaljenja i dođe do sudskog spora, osiguranik se ima pravo pred nacionalnim sudovima pozivati na presude SEU-a jer su one pravno obvezujuće za sve stupnjeve nacionalnih sudova država članica Europske unije pred kojima se pojavi pitanje o kojem je SEU u svojim presudama zauzeo pravno stajalište.

Primjer 2: Na privatnom parkiralištu parkirana su dva motorna vozila – X i Y - jedno pored drugog. Vlasnici oba motorna vozila imaju sklopljene samo ugovore o osiguranju od automobilske odgovornosti, iako je vlasnik motornog vozila X kupio novo motorno vozilo prije 2 mjeseca. Tijekom noći, dok vlasnici motornih vozila nisu bili u mogućnosti poduzeti mjere i aktivnosti sprječavanja nastanka štete, motorno vozilo X zapalilo se, nastala je totalna šteta te se vatra proširila i na motorno vozilo Y koje je zbog toga bilo oštećeno. Nakon što je napravljeno

vještačenje uzroka požara, nalazom vještačenja ustanovljeno je da je uzrok samozapaljenja motornog vozila X kvar na električnim instalacijama koji je posljedica tvorničke pogreške. *Hoće li oba vlasnika motornih vozila moći tražiti naknadu štete zbog uništenja, odnosno oštećenja motornih vozila? Da.*

VII. Direktiva u članku 1., točki 1.a propisuje da se upotrebom motornog vozila smatra svaka upotreba motornog vozila koja je u skladu s funkcijom motornog vozila kao prijevoznog sredstva u trenutku nezgode, neovisno o terenu na kojem se motorno vozilo upotrebljava te je li ono u stanju mirovanja ili u pokretu. Što znači da će se pretpostavka upotrebe motornog vozila ostvariti neovisno o tome je li se motorno vozilo nalazilo na javnom ili privatnom parkiralištu ili na lokaciji drugačijoj od parkirališta, te je li motorno vozilo bilo u stanju mirovanja ili je bilo u pokretu.

Sukladno člancima 1063. i 1064. ZOO-a, smatra se da je šteta nastala u vezi s opasnom stvari potekla od te stvari, a motorno vozilo se smatra opasnom stvari, osim ako se dokaže da ta stvar nije bila uzrok nastale štete. Za štetu od opasne stvari odgovara vlasnik stvari, a to je u ovom primjeru vlasnik motornog vozila X. Međutim, on neće odgovarati, nego će u opisanoj situaciji za štetu prouzročenu neispravnošću motornog vozila odgovarati proizvođač koji je stavio u promet takvo motorno vozilo, bez obzira na krivnju. Stoga će vlasnik motornog vozila X naknadu štete potraživati prema proizvođaču motornog vozila prema odredbama ZOO-a¹⁰⁴.

Po pitanju vlasnika motornog vozila Y, primjenjuje se sve što je navedeno u prethodnom primjeru. S tim da će u ovoj situaciji društvo za osiguranje vlasnika motornog vozila X, moći prema proizvođaču motornog vozila postaviti subrogacijski zahtjev – društvo za osiguranje koje je nadoknadilo štetu oštećenoj osobi, odnosno koje je platilo osigurani iznos, a na temelju ZOOP-a nije bilo u obvezi, ima pravo na naknadu iznosa štete, kamata i troškova od osobe koja je odgovorna za štetu (članak 14. ZOOP).

U slučaju da osiguranik uz ugovor o osiguranju od automobilske odgovornosti ima sklopljen i ugovor o kasko osiguranju motornog vozila koji pokriva rizik od samozapaljenja, odnosno

¹⁰⁴ Odredbe ZOO-a koje uređuju odgovornost za neispravn proizvod nalaze se u Odsjeku 5. (članci 1073. - 1080.). Osim ZOO-a, odgovornost za neispravn proizvod propisana je i Direktivom 85/374/EEZ o odgovornosti za proizvode.

požara, i dođe do štete uzrokovane samozapaljenjem, sve što osiguranik treba napraviti kako bi ostvario osigurninu je postupiti sukladno obvezama propisanim u ugovoru o osiguranju o postupanju prije, tijekom i nakon nastanka osiguranog slučaja i unutar propisanih rokova informirati društvo za osiguranje o nastanku osiguranog slučaja. U slučaju da osiguranik ima ugovoreno kasko osiguranje motornog vozila koje pokriva i rizik požara, za potrebe ostvarivanja prava na osigurninu, bit će nevažno je li osiguranik vlasnik motornog vozila koje se samozapalilo ili treća oštećena osoba čije je motorno vozilo bilo zahvaćeno požarom koji se proširio s drugog motornog vozila.

Primjer 3: Na javnom parkiralištu parkirana su dva motorna vozila – X i Y - jedno pored drugog. Vlasnici oba motorna vozila imaju sklopljene ugovore o osiguranju od automobilske odgovornosti, s tim da vlasnik motornog vozila Y pored ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti s društvom za osiguranje ima sklopljen i ugovor o kasko osiguranju motornog vozila koji pokriva rizik od samozapaljenja, odnosno požara. Za potrebe ovog primjera, nevažan je uzrok samozapaljenja, bitna je samo činjenica da je do samozapaljenja došlo. Tijekom noći, dok vlasnici motornih vozila nisu bili u mogućnosti poduzeti mjere i aktivnosti sprječavanja nastanka štete, motorno vozilo X zapalilo se te se vatra proširila i na motorno vozilo Y koje je zbog toga bilo oštećeno. *Može li društvo za osiguranje kod kojeg je vlasnik motornog vozila kasko osigurao motorno vozilo, postaviti subrogacijski zahtjev društvu za osiguranje kod kojeg je vlasnik motornog vozila X osiguran od automobilske odgovornosti? Da.*

Kada se na navedeni slučaj primijeni sve što je u prethodnim primjerima objašnjeno, proizlazi i pravo društva za osiguranje da, nakon što isplati osigurninu osiguraniku po ostvarenju osiguranog slučaja nastalog rizikom požara, postavi subrogacijski zahtjev društvu za osiguranje kod kojeg je vlasnik motornog vozila osiguran od automobilske odgovornosti.

Pravo na postavljanje subrogacijskog zahtjeva, društvo za osiguranje imalo bi i u primjeru 2. prema proizvođaču za neispravni proizvod koji je stavio u promet – kako društvo za osiguranje čiji osiguranik ima sklopljen samo ugovor o osiguranju od automobilske odgovornosti, tako i društvo za osiguranje čiji osiguranik s njima ima sklopljen ugovor o kasko osiguranju motornog vozila.

5.1. POJAM “UPOTREBA VOZILA” U KONTEKSTU OSIGURANJA OD AUTOMOBILSKE ODGOVORNOSTI

Pojam “upotreba vozila” predstavlja izuzetno značajan pojam u području osiguranja od automobilske odgovornosti jer se njime izravno utječe na doseg obveze društva za osiguranje kod ove vrste osiguranja.

VII. Direktiva u članku 1., točki 1.a upotrebu vozila definira na sljedeći način: „upotreba vozila” znači svaka upotreba vozila koja je u skladu s funkcijom vozila kao prijevoznog sredstva u trenutku nezgode, neovisno o značajkama vozila i neovisno o terenu na kojem se motorno vozilo upotrebljava te o tomu je li ono u stanju mirovanja ili u pokretu”.

Prije nego što je donesena VII. Direktiva, a s obzirom na to da se radi o autonomnom pojmu prava Europske unije, za navedeno tumačenje isključivo je bio nadležan SEU, stoga njegovo tumačenje nije bilo moguće prepustiti nacionalnim sudovima. U presudama u kojima je tumačio pojam “upotreba vozila”, SEU je pristupio na način da sadržaj navedenog pojma postupno gradi ovisno o okolnostima pojedinih slučajeva, umjesto da je dao konačnu verziju tumačenja pojma “upotreba vozila” koja bi bila jedinstvena za sve buduće slučajeve.¹⁰⁵ Iako je VII. Direktivom formulirana definicija pojma “upotreba vozila”, to ne znači da SEU u svojim budućim presudama, kada nastane potreba za tim, neće proširivati navedenu definiciju ovisno o okolnostima novih slučajeva koji se do sada nisu pojavili pred nacionalnim sudovima, odnosno SEU-om.

SEU pod pojmom “upotreba vozila”^{106, 107} podrazumijeva:

- svaku upotrebu motornog vozila koja je u skladu s njegovom uobičajenom funkcijom, odnosno navedeni pojam ne odnosi se samo na upotrebu na javnom putu, to jest na situacije iz cestovnog prometa

¹⁰⁵ Dostupno na: <https://www.osiguranje.hr/ClanakDetalji.aspx?19967>, stranica posjećena 21. lipnja 2023., o odlukama SEU-a *infra* t. 5.3.

¹⁰⁶ Sud Europske unije, presuda C-648/17 od 15. studenog 2018., ECLI:EU:C:2018:917 (predmet BTA), dostupno na: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/PDF/?uri=CELEX:62017CJ0648&from=EN>, stranica posjećena 21. lipnja 2023.

¹⁰⁷ Sud Europske unije, presuda C-100/18 od 20. lipnja 2019, ECLI:EU:C:2019:517 (predmet LDA), dostupno na <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/PDF/?uri=CELEX:62018CJ0100&qid=1685006780290>, stranica posjećena 21. lipnja 2023.

- motorna vozila koja su, neovisno o svojim značajkama, namijenjena da se uobičajeno upotrebljavaju kao prijevozna sredstva, a pod time se misli na svaku upotrebu motornog vozila kao prijevoznog sredstva
- radnju otvaranja vrata motornog vozila koja je u skladu s njegovom funkcijom prijevoznog sredstva jer omogućava ukrcaj ili iskrcaj stvari koje treba prevesti, odnosno ulazak i izlazak osoba, kao i stvari i/ili osobe koje se upravo prevoze motornim vozilom
- da za definiranje pojma “upotreba vozila” nije od značaja što je u trenutku nezgode motorno vozilo bilo zaustavljeno i da se nalazilo na parkiralištu te da je situacija kada je motorno vozilo zaustavljeno, odnosno parkirano obuhvaćeno njegovom uobičajenom funkcijom prijevoznog sredstva
- da za definiranje pojma “upotreba vozila” nije od značaja je li u trenutku nezgode motor predmetnog motornog vozila bio upaljen ili nije
- da doseg pojma “upotreba vozila”, sukladno članku 3. stavku 1. Prve direktive, ne ovisi o značajkama terena na kojem se predmetno motorno vozilo upotrebljava, stoga nije od značaja ako se motorno vozilo u trenutku nezgode nalazilo na parkiralištu
- da za definiranje pojma “upotreba vozila” nije od značaja je li prometna nesreća posljedica radnje vozačevog putnika, a ne samog vozača. Naime, sukladno članku 3. stavku 1. Prve direktive, propisano je da se osigurateljno pokriće ne ograničava na građanskopravnu odgovornost određene kategorije osoba, kao što je vozač motornog vozila
- parkiranje i razdoblje mirovanja motornog vozila, jer su to prirodne i nužne faze koje su sastavni dio upotrebe motornog vozila kao prijevoznog sredstva
- da za definiranje pojma “upotreba vozila” nije od značaja je li se u trenutku nezgode motorno vozilo kretalo ili je bilo parkirano između dvaju kretanja
- parkiranje motornog vozila u privatnoj garaži. To se smatra “upotrebom vozila” i u skladu je s njegovom funkcijom prijevoznog sredstva, čak i kada je motorno vozilo parkirano duže od 24 sata. Parkiranje motornog vozila pretpostavlja da će ono, ponekad i tijekom dužeg vremenskog razdoblja, ostati nepokrenuto prije njegove iduće upotrebe.

5.2. POKRIĆE ŠTETE OD SAMOZAPALJENJA KOD OSIGURANJA OD AUTOMOBILSKE ODGOVORNOSTI – PRAKSA HRVATSKIH SUDOVA

U ovom poglavlju, obradit će se samo dvije presude hrvatskih sudova, županijskog i Vrhovnog suda, koji su zauzeli pravno stajalište koje je u skladu s današnjim poimanjem “upotrebe vozila” koje je navedeno u VII. Direktivi. Štoviše, presuda Vrhovnog suda Republike Hrvatske donesena je prije prvih presuda SEU-a kojim je započeo proces definiranja pojma “upotreba vozila” i doseg odgovornosti društava za osiguranje.¹⁰⁸ Prvo će se obraditi odluka Županijskog suda u Dubrovniku od 24. listopada 2018. godine, a nakon toga odluka Vrhovnog suda Republike Hrvatske od 23. travnja 2014. godine.

- *Sudska odluka Gž – 723/2018 Županijskog suda u Dubrovniku od 24. listopada 2018.*¹⁰⁹

Predmet spora u navedenom postupku, bio je zahtjev tužitelja za naknadom štete nastale na njegovom motornom vozilu uslijed požara koji je izbio na motornom vozilu koje je bilo u vlasništvu prednika tuženika. Do samozapaljenja je došlo na motornom vozilu koje je bilo u vlasništvu prednika tuženika dok je bilo parkirano u javnoj garaži, pored tužiteljevog motornog vozila. Uslijed požara, na motornom vozilu tužitelja nastala je imovinska šteta u visini od 40.189,08 HRK, odnosno 5.334 EUR. Motorno vozilo prednika tuženika bilo je osigurano kod tuženika W. osiguranje V. insurance group d.d.. Prvostupanjski sud prihvatio je tužbeni zahtjev u odnosu na tuženike, koji su na tu presudu uložili žalbu. Međutim, u odnosu na društvo za osiguranje koje je sklopilo policu osiguranja za motorno vozilo prednika tuženika, prvostupanjski sud je tužbeni zahtjev odbio, jer je smatrao da nije ostvarena pretpostavka uporabe motornog vozila temeljem koje bi društvo za osiguranje odgovaralo.

Županijski sud u Dubrovniku, u obrazloženju svoje odluke, naveo je sljedeće: „Osnovano, prema shvaćanju ovog suda, tužitelj ukazuje da bi za štetu, pored vlasnika vozila, bio odgovoran i osiguratelj tog vozila temeljem ugovora o obveznom osiguranju. U tom pogledu ovaj sud smatra da je shvaćanje prvostupanjskog suda gramatičko, a da se propisi trebaju tumačiti šire – logički smisljeno i teološki.

¹⁰⁸ U predmetima Vnuk (Presuda Suda od 4. prosinca 2014.), Rodrigues de Andrade (Presuda Suda od 28. studenoga 2017.) i Torreiro (Presuda Suda od 20. prosinca 2017.), SEU je pojasnio značenje pojma “upotreba vozila”.

¹⁰⁹ Dostupno na: <https://www.iusinfo.hr/sudska-praksa/ZSRH2018DuGzB723>, stranica posjećena 21. lipnja 2023.

Kada se u stavku 3. članka 22. ZOOP spominje kretanje vozila po javnim cestama i ostalim površinama na kojima se odvija promet, u vezi sa stavkom 1. u kojem se spominje uporaba vozila, po shvaćanju ovog suda tu je obuhvaćeno i parkiranje u javnoj garaži. Javna garaža svakako jest površina na kojoj se odvija promet, jer bez prometovanja nije moguće parkirati vozilo u javnu garažu. Kretanje vozila u trenutku nastanka štete ne može se shvaćati u doslovnom smislu, jer bi u protivnom to značilo da, na primjer, za štetu kod samozapaljenja vozila dok je isto zaustavljeno na semaforu ili uslijed zastoja na cesti odgovornost osiguratelja ne bi postojala, dok bi postojala ako je do samozapaljenja došlo dok se vozilo kretalo bilo kojom brzinom. Uporaba vozila također se ne može tumačiti samo kao korištenje vozila tijekom prijevoza, već i vrijeme između jednog i drugog prijevoza, dakle dok je vozilo parkirano na javnim površinama koje tome i služe, dakle i javnoj garaži.”

- *Sudska odluka VSRH Rev 2643/2012-4 od 23. travnja 2014.*¹¹⁰

Predmet spora u navedenom postupku, bio je zahtjev tužiteljice za naknadom štete na motornom vozilu i stvarima u skladištu gdje je došlo do samozapaljenja, a u vlasništvu je tužiteljice. Tuženik je bilo društvo za osiguranje kod kojeg je bilo osigurano motorno vozilo, a motorno vozilo nalazilo se u vlasništvu tužiteljčina muža. Motorno vozilo bilo je osigurano od automobilske odgovornosti. U noći sa 6. na 7. studenoga 2004. godine, u prometnoj nezgodi oštećeno je predmetno motorno vozilo. Na motornom vozilu nastala su oštećenja, zbog kojih nije bilo u voznom stanju, stoga je moralo biti otpremljeno vučnom službom u skladište tužiteljice. Dana 7. studenoga 2004. godine, za vrijeme dok se motorno vozilo nalazilo u skladištu, došlo je do samozapaljenja motornog vozila, prilikom čega su izgorjeli motorno vozilo i stvari u skladištu tužiteljice. Sudovi nižeg stupnja odbili su tužbeni zahtjev tužiteljice, zauzimajući stajalište da do štete na stvarima tužiteljice nije došlo uslijed uporabe motornog vozila, stoga ne postoji odgovornost društva za osiguranje kao tuženika. Reviziju je pokrenula tužiteljica postavljajući sljedeće materijalno pravno pitanje: „Može li se smatrati da bi postojala odgovornost tuženice za nastalu štetu ako bi posljedica zapaljenja vozila bila uzrokovana oštećenjima na vozilu koja su na vozilu nastala uslijed prometne nezgode?”. Odnosno, bi li se radilo o šteti nastaloj uporabom motornog vozila, ako bi se utvrdilo da je do samozapaljenja došlo zbog oštećenja na motornom

¹¹⁰ Dostupno na: <https://www.iusinfo.hr/sudska-praksa/VSRH2012RevB2643A4>, stranica posjećena 21. lipnja 2023.

vozilu zbog prometne nezgode, što je u konačnici rezultiralo zapaljenjem motornog vozila, požarom i štetom na stvarima tužiteljice. Vrhovni sud Republike Hrvatske u Zagrebu prihvatio je reviziju tužiteljice i ukinuo presudu Županijskog suda u Varaždinu.

U obrazloženju svoje odluke, Vrhovni sud Republike Hrvatske, naveo je sljedeće:

„Prema ocjeni ovog Suda radi se o važnom pitanju o čijem rješavanju ovisi odluka u ovom spisu i o čemu ovisi jedinstvena primjena zakona i ravnopravnost svih u njegovoj primjeni.

Pitanje revidenta odnosi se na primjenu odredbe čl. 1. Uvjeta za osiguranje od automobilske odgovornosti od 22. svibnja 1999. (dalje u tekstu: Uvjeti) kojom odredbom je propisano da je osiguravatelj u obvezi naknaditi štetu na temelju propisa o odgovornosti za naknadu štete ako je pri uporabi vozila, došlo do uništenja ili oštećenja stvari, osim ako se radi o stvarima koje je imatelj motornog vozila primio radi prijevoza.

Budući da se Uvjeti u čl. 1. pozivaju na propise o odgovornosti za štetu, valja ovu odredbu povezati s odredbom čl. 174. ZOO-a prema kojoj imalac opasne stvari odgovara za štetu koja je nastala uslijed upotrebe opasne stvari, a motorno vozilo u upotrebi smatra se opasnom stvari.

Prema ocjeni ovog Suda kada do zapaljenja vozila dolazi uslijed kvara na vozilu koji je posljedica prometne nezgode u kojoj je motorno vozilo sudjelovalo i ako je samozapaljenje izazvalo požar u kojem treće osobe i osobe koje su s trećim osobama izjednačene trpe štetu na svojim stvarima, tada se radi o šteti nastaloj uporabom motornog vozila za koju sukladno čl. 1. Uvjeta odgovora osiguravatelj.”

5.3. POKRIĆE ŠTETE OD SAMOZAPALJENJA KOD OSIGURANJA OD AUTOMOBILSKE ODGOVORNOSTI – STAJALIŠTE SEU-a

SEU osnovan je 1952. godine. Osnovna zadaća SEU-a je jedinstveno tumačenje i primjena prava Europske unije. Čine ga dva suda: Sud (Court of Justice) i Opći sud (General Court). Sud je nadležan za odlučivanje u sljedećim postupcima: prethodni postupak, postupak u povodu tužbe zbog povrede obveze protiv države članice, postupak u povodu tužbe za poništenje akta, postupak u povodu tužbe zbog propusta te žalbeni postupak.

Za potrebe ovog rada, detaljnije će se obraditi samo prethodni postupak. Prethodni postupak pred Sudom pokreće nacionalni sud kada se u njegovom radu pojavi pitanje iz područja europskog prava, a koje je relevantno za odlučivanje u tom predmetu. Nacionalni sudovi Sudu postavljaju pitanja tumačenja i valjanosti prava Europske unije. Nacionalni sudovi zadnjih insitanci obvezni

su postavljati takva pitanja, dok su sudovi nižih instanci ovlaštene. Sud na postavljeno pitanje odgovara u obliku obrazloženog rješenja ili presude. Nacionalni sudovi koji su postavili pitanja Sudu, vezani su njegovim tumačenjem. Štoviše, navedenim tumačenjem nisu vezani samo oni, nego i drugi nacionalni sudovi pred kojima se pojavi isto pitanje.¹¹¹

Zaključno, važnost presuda SEU-a ogledava se u činjenicama što se pomoću njih osigurava ujednačenost prava Europske unije i razvijanje nekih temeljnih načela prava Europske unije. U nastavku rada obradit će se predmet LDA koji se pojavio pred SEU, a tiče se problematike samozapaljenja motornog vozila koja se obrađuje unutar ovog poglavlja.

Upravo su presude SEU bile pretače današnje VII. Direktive i razlogom za unošenje definicije “upotrebe vozila”. Nesumnjivo je da će SEU kroz svoj rad nastaviti dalje razvijati pravo osiguranja na razini Europske unije kako bi se poboljšavao položaj osiguranika i trećih oštećenih osoba te kako bi im se osigurala bolja zaštita.

- *Sud Europske unije, presuda C-100/18 od 20. lipnja 2019, ECLI:EU:C:2019:517 (predmet LDA)*¹¹²

Predmet spora bila je naknadna šteta na nekretnini uzrokovana požarom od samozapaljenog motornog vozila.

Dana 19. kolovoza 2013. godine vlasnik motornog vozila parkirao ga je u privatnu garažu nekretnine u vlasništvu društva Industrial Software Indusoft (u daljnjem tekstu: Indusoft), a koja je imala sklopljen ugovor o osiguranju imovine od rizika požara kod društva za osiguranje Segurcaixa, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros (u daljnjem tekstu: Segurcaixa). Dana 20. kolovoza 2013. godine, vlasnik motornog vozila pokušao je upaliti motor vozila kako bi ga pokazao susjedu, međutim nije ga uspio pokrenuti. U noći s 20. na 21. kolovoza 2013. godine, oko 3 sata ujutro, navedeno motorno vozilo koje nije bilo u upotrebi dulje od 24 sata, zapalilo se i uzrokovalo požar na Indusoftovoj nekretnini čime joj se nanijela imovinska šteta. Kao uzrok požara, navele su se električne instalacije tog motornog vozila. Vlasnik motornog vozila imao je

¹¹¹ Dostupno na: <https://www.vsrh.hr/sud-europske-unije.aspx>, stranica posjećena 21. lipnja 2023.

¹¹² Dostupno na: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TEXT/PDF/?uri=CELEX:62018CJ0100&qid=1685006780290>, stranica posjećena 21. lipnja 2023.

sklopljen ugovor o osiguranju od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila s društvom za osiguranje Línea Directa Aseguradora, S.A. (u daljnjem tekstu: LDA).

Segurcaixa na ime sklopljenog ugovora o osiguranju imovine od rizika požara, Indusoftu je isplatila ukupan iznos od 44.704,34 EUR radi naknade štete koja je nastala na nekretnini zbog navedenog požara uzrokovanog samozapaljenjem motornog vozila.

Nadalje, društvo za osiguranje Segurcaixa, 5. ožujka 2014. godine, temeljem prava na subrogaciju, pokrenulo je sudski postupak protiv društva za osiguranje LDA na povrat isplaćene gore navedene naknade, istaknuvši da je do nezgode došlo upotrebom motornog vozila, što je obuhvaćeno osiguranjem od automobilske odgovornosti.

U prvom stupnju, Segurcaixin zahtjev je odbijen, ali je u žalbenom postupku, drugostupanjski sud naložio LDA da mora isplatiti naknadu štete koju je Segurcaixa zatražila. Svoju odluku, sud je temeljio na sljedećem stajalištu: „situacija u kojoj se vozilo privremeno parkirano u privatnoj garaži zapalilo zbog uzroka u samom vozilu na koji nisu utjecale treće osobe” čini “upotrebu vozila” u smislu španjolskog prava.

Predmet je na kraju završio na Vrhovnom sudu Republike Španjolske, koji je odlučio prekinuti nacionalni postupak i pokrenuti prethodno pitanje pred SEU-om koje je glasilo: „treba li članak 3., stavak 1. Direktive 2009/103 tumačiti na način da pojam “upotreba vozila” iz te odredbe obuhvaća situaciju, poput one u glavnom postupku, u kojoj se motorno vozilo parkirano u privatnoj garaži nekretnine zapalilo, izazvavši požar uzrokovan električnim instalacijama tog motornog vozila i nanijevši štetu toj nekretnini, premda više od 24 sata prije izbijanja požara navedeno motorno vozilo nije bilo u upotrebi?”.

SEU je svojom presudom na prethodno pitanje odlučio da se odredbe Direktiva o osiguranju od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i izvršenja obveza osiguranja od takve odgovornosti, mora tumačiti na način da je pojmom “upotreba vozila” obuhvaćena situacija kada se motorno vozilo parkirano u privatnoj garaži nekretnine zapalilo, a koje je bilo upotrebljavano sukladno njegovim funkcijama prijevoznog sredstva, a uzrok požara su električne instalacije tog motornog vozila, čime je nastala šteta toj nekretnini, iako motorno vozilo duže od 24 sata prije izbijanja požara, nije bilo u upotrebi. SEU je obrazložio da je takvo tumačenje u skladu s ciljem zaštite žrtava nezgoda uzrokovanih motornim vozilima, a taj cilj zakonodavac Unije kontinuirano slijedi i osnažuje.

6. ZAKLJUČAK

Republika Hrvatska, svjedok je jedne statističke anomalije – kroz godine sve je manje stanovništva unutar države, a sve više motornih vozila na cestama. Upravo činjenica povećanja broja motornih vozila na cestama, za posljedicu ima povećanje šansi od nastanka nepredviđenih i nepoželjnih događaja kao što su prometne nesreće koje se mogu dogoditi bilo kada, bilo gdje i bilo kome. Ponekad će se raditi o manjim prometnim nesrećama, bez većih i ozbiljnijih posljedica, a ponekad će se raditi o ozbiljnim prometnim nesrećama koje dovode do smrtnih slučajeva i totalnog uništenja motornog vozila. Međutim, ne mora se samo raditi o prometnim nesrećama, može se raditi i o drugim događajima koji mogu uzrokovati oštećenje motornog vozila kao što su samozapaljenje, potres, tuča, snijeg, i tako dalje, a također se može raditi i o krađi motornog vozila uslijed koje se najčešće bespovratno ostaje bez motornog vozila.

S obzirom na to da svaki vlasnik motornog vozila koje je u prometu mora biti osiguran od automobilske odgovornosti, ovo osiguranje predstavlja znatan udio u poslovima neživotnog osiguranja u Republici Hrvatskoj, ali i na razini Europske unije. Osiguranjem od automobilske odgovornosti pokrivena je odgovornost vlasnika, odnosno korisnika motornog vozila koji je izazvao nesretni slučaj. Dok se odgovornost vlasnika, odnosno korisnika motornog vozila temelji na odredbama ZOO-a, odgovornost društva za osiguranje za isplatom naknade štete koju je prouzročio njegov osiguranik temelji se na odredbama ZOOP-a, kao i na odredbama ugovora o osiguranju koji je sklopljen s osiguranikom. Navedeno razgraničenje ujedno dovodi do toga da odgovornost osiguranika i društva za osiguranje ne mora biti jednaka, što je i srž instituta ograničenja odgovornosti društva za osiguranje. Dok bi osiguranik s građanskopravnog aspekta bio odgovoran, a aspekta društva za osiguranje moglo bi doći do isključenja, odnosno ograničenja odgovornosti. Navedeni institut i ovlaštenje društva za osiguranje da isključe svoju odgovornost, strogo su propisani ZOOP-om. Štoviše, u slučaju kada bi si društva za osiguranje proširili dosege djelovanja instituta isključenja odgovornosti suprotno ovlaštenjima koje im daje ZOOP, takve odredbe bi se prema ZOOP-u smatrale ništetnim te osiguranik ne bi izgubio prava zajamčena ugovorom o osiguranju. Do navedenog isključenja odgovornosti društva za osiguranje doći će isključivo krivnjom osiguranika i to isključivo ako se radi o namjernom postupanju ili

postupanju s krajnjom nepažnjom. Sukladno ugovoru o osiguranju i odredbama ZOOP-a, društva za osiguranje stječu pravo pozivanja na ograničenje odgovornosti ako osiguranik prije, tijekom i nakon nastanka osiguranog slučaja, bez valjanog razloga, nije poduzeo sve aktivnosti i mjere koje je mogao poduzeti bez rizika za sebe i okolinu, a navedene aktivnosti i mjere propisane su ugovorom o osiguranju. Važno je istaknuti kako osiguranik u ovom slučaju neće izgubiti pravo iz osiguranja, neovisno jesu li društva za osiguranje u svojim ugovorima unijele odredbe o gubitku prava u ovakvim slučajevima. Posljedica koja je ZOOP-om dozvoljena kod ovakvih slučajeva, da si društva za osiguranje pridrže pravo na smanjeni iznos naknade štete s obzirom na stupanj krivnje osiguranika – što je stupanj krivnje manji ili neće doći do ograničenja odgovornosti, odnosno doći će do potpune naknade štete ili će doći do razmjernog dijela naknade štete, a što je stupanj krivnje veći, to je manji razmjerni dio naknade štete koji će snositi društvo za osiguranje. Stoga, dok god se vlasnici, odnosno korisnici motornih vozila ponašaju savjesno prilikom upotrebe motornog vozila, čak i kada dođe do nesretnog slučaja, njegova prava zajamčena ugovorom o osiguranju neće biti dovedena u pitanje, a društva za osiguranje tada će ispuniti jednu od svojih funkcija – financijski će zaštititi svoga osiguranika.

Zaštita sebe i drugih mora biti protkana u svijesti svih vozača motornih vozila ne samo prilikom upotrebe motornog vozila, nego i ranije – prilikom sklapanja polica osiguranja povezanih s motornim vozilima na vlastiti pogon. Ovakva osiguranja, osiguravaju financijsku zaštitu osiguranika jer su troškovi popravka motornih vozila, medicinskih troškova za tjelesne ozljede, kao i vrijednosti ukradenih motornih vozila iz godinu u godinu sve skuplji. S druge strane, ako dođe do osiguranog rizika, putem ugovora o osiguranju smanjit će se odgovornost osiguranika. Prilikom odabira društva za osiguranje s kojim će sklopiti ugovor o osiguranju ili neku drugu ispravu o osiguranju, osiguranik bi se trebao dobro upoznati s uvjetima navedenim u ispravi i sukladno njima odlučiti o prihvatljivosti i usklađenosti navedenih uvjeta s njegovom svakodnevnom upotrebom motornog vozila, a ne da se vodi isključivo financijskim čimbenikom, jer se može dogoditi da najjeftinije osiguranje, na kraju bude najskuplje za osiguranika kada se dogodi (ne)osigurani rizik.

Kroz izlaganje o naknadi štete kod samozapaljenja, najbolje se uočava prednost kasko osiguranja. Ako je vlasnik motornog vozila oštećena treća osoba, zaštićen je osiguranjem od automobilske odgovornosti. Međutim, ako se vlasnikovo motorno vozilo samozapalilo, i pritom

uzrok nije posljedica neispravnog proizvoda ili kaznenog djela, sanaciju motornog vozila snosit će isključivo vlasnik motornog vozila.

U svijesti vlasnika motornih vozila protkana je kriva predodžba po pitanju osiguranja povezanih s cestovnim motornim vozila na vlastiti pogon. Kada se dogodi nesretni slučaj u kojem dođe do oštećenja ili uništenja motornog vozila pojavljuje se neutemeljen strah od društava za osiguranje i obraćanja za naknadom štete. Društva za osiguranje osnovana su kako bi pružali zaštitu svojim osiguranicima. Štoviše, kao što je u radu prikazano, kroz djelovanje SEU-a vidi se težnja europskih institucija na kontinuiranom poboljšanju položaja osiguranika kako bi putem društava za osiguranje uspješnije ostvarivali svoja prava, ali i kako bi se bolje u prometu zaštitile oštećene treće osobe.

Međutim, odgovornost za sigurnost na cestama ne može isključivo biti na vlasnicima, odnosno korisnicima motornih vozila i društvima za osiguranje. Naime, kako bi se povećala sigurnost na cestama, potreban je multidisciplinarni pristup svih stručnjaka koji se bave područjima povezanim s upotrebom motornih vozila. Primjerice, ako se počne više ulagati u cestovnu infrastrukturu - cestovnu mrežu, vertikalnu i horizontalnu prometnu signalizaciju, cestovne petlje i križišta, tunele, vijadukte i mostove – za posljedicu će imati povećanje sigurnosti na cestama, a to će dovesti do smanjenja prometnih nesreća.

POPIS LITERATURE

Izvori stručne i znanstvene pravne književnosti:

1. Belanić, L., *Povijesni razvoj osiguranja pravne zaštite*, Evropska revija za pravo osiguranja, vol. 13, br. 2., 2014.
2. Belanić, L., *Redefiniranje obveze osiguratelja od automobilske odgovornosti s obzirom na upotrebu vozila u kontekstu prakse Suda EU-a*, Godišnjak Akademije pravnih znanosti Hrvatske, vol. XII, br. 1., 2021.
3. Ćurak, M., Jakovčević, D., *Osiguranje i rizici*, Zagreb, 2007.
4. Ćurković, M., *Isključenja iz osiguranja i gubitak prava iz osiguranja u obveznom osiguranju od automobilske odgovornosti*, 31. susret osiguravača i reosiguravača Sarajevo
5. Hrvatska agencija za nadzor financijskih usluga, *Tržište osiguranja*, Zagreb, 2009.
6. Klasić, K., Andrijanić, I., *Osnove osiguranja; načela i praksa*, Zagreb, 2007.
7. Marin, J., *Izvensudsko rješavanje sporova iz osiguranja*
8. Matijević, B., *Obvezno osiguranje od automobilske odgovornosti i nedostatnost osigurane svote*, svijet osiguranja, Stručna tribina, UDK 368.212; 368.025.8
9. Pavić, D., *Ugovorno pravo osiguranja - komentar zakonskih odredaba*, Zagreb, 2009.
10. Vaughan, E. J., Vaughan, T. M., *Osnove osiguranja: upravljanje rizicima*, Zagreb, 2000.

Pravni propisi:

1. Direktiva (EU) 2021/2118 Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 2009/103/EZ u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i izvršenje obveze osiguranja od takve odgovornosti
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. KODEKS poslovne osiguravateljne i reosiguravateljne etike
4. Nacrt Prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o obveznim osiguranjima u prometu NN 151/05, 36/09, 75/09, 76/13, 152/14 od travnja 2023. godine.
5. Odluka o osnivanju i radu pravobraniteljstva na području osiguranja

6. Zakon o mirenju (NN 18/11)
7. Zakon o obveznim odnosima (NN 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18, 126/21, 114/22, 156/22)
8. Zakon o obveznim osiguranjima u prometu (NN 151/05, 36/09, 75/09, 76/13, 152/14)
9. Zakon o osiguranju (NN 30/15, 112/18, 63/20, 133/20, 151/22)

Izvori sudske prakse:

1. Sud Europske unije, presuda C-100/18 od 20. lipnja 2019, ECLI:EU:C:2019:517 (predmet LDA)
2. Sud Europske unije, presuda C-648/17 od 15. studenog 2018., ECLI:EU:C:2018:917 (predmet BTA)
3. Sudska odluka Gž – 723/2018 Županijskog suda u Dubrovniku od 24. listopada 2018. godine
4. Sudska odluka Gž-2065/2013-4 Županijskog suda u Sisku od 23. veljače 2017. godine
5. Sudska odluka VSRH Rev 2643/2012-4 od 23. travnja 2014. godine

Internetski izvori:

1. <http://struna.ihjj.hr/naziv/samozapaljenje/44024/>
2. <http://www.sors.ba/UserFiles/file/SorS/2020/zbornik/Sors%202020%20-%20rad%202.pdf>
3. https://crosig.hr/media/uvjeti_za_osiguranje_automobilskog_kaska.pdf
4. <https://esavjetovanja.gov.hr/ECon/MainScreen?entityId=23991>
5. <https://eur-lex.europa.eu/>
6. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32003D0564&from=GA>
7. <https://euro.hr/tablica-za-brzu-konverziju-kuna-u-euro-i-obrnuto/>
8. <https://hr.economy-pedia.com/11038376-law-of-the-big-numbers>
9. <https://huo.hr/hr/ostale-korisne-informacije/korisne-poveznice>
10. <https://huo.hr/hr/zastita-potrosaca/pravobranitelj-na-podrucju-osiguranja>
11. https://huo.hr/upload_data/site_files/kodeks-poslovne-osiguravateljne-i-reosiguravateljne-etike-1-.pdf
12. https://huo.hr/upload_data/site_files/motorna-vozila-i-osiguranje-2021..pdf

13. https://huo.hr/upload_data/site_files/objava_stat_trziste-osiguranja-za-prosinac-2022.pdf
14. https://huo.hr/upload_data/site_files/odluka-o-osnivanju-i-radu-pravobraniteljstva-na-podrucju-osiguranja-1-.pdf
15. <https://insuranceeurope.eu/publications/2569/european-insurance-in-figures-2020-data>
16. <https://kompare.hr/savjetnik/sto-je-fransiza-u-kasko-osiguranju-i-zasto-je-vazna/>
17. <https://lidermedia.hr/preporuceno/benedikt-kotruljevic-trgovac-i-ekonomist-mnogi-su-propali-od-velikog-posla-a-nitko-od-maloga-123353>
18. https://www.adriatic-osiguranje.hr/dokumenti/vozila/kasko/uvjeti_ak.pdf
19. <https://www.euroherc.hr/autokasko/>
20. https://www.generali.hr/documents/20121/0/103-0120_uvjeti_103-0121_dopunskiuvjeti_kasko_osiguranje_vozila.pdf/39500bd9-ccd5-faf7-bc23-b831e544830d?t=1617017364550
21. <https://www.hanfa.hr/getfile.ashx/?fileId=39205>
22. <https://www.hanfa.hr/regulativa/trziste-osiguranja/zakoni-i-drugi-propisi-te-opce-smjernice/>
23. <https://www.iusinfo.hr/sudska-praksa/VSRH2012RevB2643A4>
24. <https://www.iusinfo.hr/sudska-praksa/ZSRH2013SkGzB2065A5>
25. <https://www.iusinfo.hr/sudska-praksa/ZSRH2018DuGzB723>
26. <https://www.lemans.org/>
27. <https://www.osiguranje.hr/ClanakDetalji.aspx?19967>
28. https://www.osiguranje.hr/Private/svijet_osiguranja/tekstovi/so38/41-52.pdf
29. [https://www.uniqa.hr/fizicke-osobe/blog/najludje-stvari-o-automobilima-koje-sigurno-niste-znali/2736,](https://www.uniqa.hr/fizicke-osobe/blog/najludje-stvari-o-automobilima-koje-sigurno-niste-znali/2736)
30. <https://www.vsrh.hr/sud-europske-unije.aspx>
31. <https://www.zakon.hr/>