

**ZBORNIK SA 14. SAVJETOVANJA
O OBRADI I LIKVIDACIJI MEĐUNARODNIH
AUTOMOBILSKIH ŠTETA**

Opatija, travanj 2006.

Izdavač:
Hrvatski ured za osiguranje
10000 Zagreb, Martićeva 73

Za izdavača:
Ante Lui

Priprema:
Marija Matijević

Naklada:
200 komada

Autori:
Vitomir Boić
mr. Jasna Brežanski
María José Fernández Martín
Mladenka Grgić
Igor Komorski
Ulf D. Lemor
Nikola Opatić
Hrvoje Pauković
Stjepan Pintarić
Alain Pire

TEME 14. SAVJETOVANJA HRVATSKOG UREDA ZA OSIGURANJE

Osiguranje od automobilske odgovornosti – pravo na naknadu štete (mr. Jasna Brežanski, Vrhovni sud Republike Hrvatske)	5
Zakon o obveznim osiguranjima u prometu – važnija nova rješenja (Hrvoje Pauković, Croatia osiguranje d.d. - Igor Komorski, Hrvatski ured za osiguranje)	11
IV. Direktiva Europske unije o osiguranju od automobilske odgovornosti - uloga i značaj ovlaštenog predstavnika u Sloveniji (Stjepan Pintarić, Adriatic Slovenica Zavarovalna družba d.d.)	47
V. Direktiva Europske unije o osiguranju od automobilske odgovornosti (Mladenka Grgić, Euroherc osiguranje d.d.)	55
Novo uređenje pravične novčane naknade (Vitimir Boić, Županijski sud u Velikoj Gorici)	67
Institut kamate kroz djelatnost osiguranja (Nikola Opatić, Županijski sud u Velikoj Gorici)	85
Perspektive razvoja europskog zakonodavstva u automobilskom osiguranju (Ulf Lemor, predsjednik Savjeta ureda do 2005. godine)	97
Posebna obilježja belgijskog Zakona o osiguranju (Alain Pire, belgijski Ured - Bureau Belge des Assureurs Automobiles)	109
Sustav i tržište osiguranja motornih vozila u Španjolskoj s opće europske perspektive (María José Fernández Martín, španjolski Ured - Oficina Española de Aseguradores de Automoviles)	117

mr. Jasna Brežanski

**OSIGURANJE OD AUTOMOBILSKE ODGOVORNOSTI
– PRAVO NA NAKNADU ŠTETE**

Osiguranje od automobilske odgovornosti - pravo na naknadu štete

I. Uvod

U ovom članku govorimo o pravu na naknadu štete¹ oštećene osobe, temeljem odredaba Zakona o obveznim osiguranjima u prometu ("Narodne novine", broj 151/05, dalje: Zakon o obveznim osiguranjima, a uz pojedine članke ZOOP) i to onih njegovih odredaba koje uređuju obvezno osiguranje vlasnika vozila od odgovornosti za štete nanesene trećim osobama.

Za razmatranje pitanja u svezi sa pravom na naknadu štete po navedenom posebnom zakonu od naročitog je značaja činjenica da je gotovo istovremeno sa donošenjem i stupanjem na snagu Zakona o obveznim osiguranjima (1. siječnja 2006.) počela i primjena novog Zakona o obveznim odnosima ("Narodne novine", broj 35/05, dalje: Zakon o obveznim odnosima ili ZOO uz pojedine članke).

Kao što je poznato, odredbe Zakona o obveznim odnosima koje uređuju izvanugovorni odnos odgovornosti za štetu, u hrvatskom su pravu i opća pravila o odgovornosti za štetu i o popravljanju štete.

Gotovo uvijek kad neki posebni zakon uređuje i pitanja vezana uz prouzročenje štete postavlja se i pitanje međusobnog odnosa odredaba posebnog Zakona i općih pravila o prouzročenju štete.

Neki posebni zakoni sadrže o tome izričite odredbe, upućujući npr. na supsidijarnu primjenu općih pravila o odgovornosti za štetu, ali to nije uvijek slučaj.

Budući da je primjena Zakona o obveznim osiguranjima tek započela isto kao i primjena Zakona o obveznim odnosima, u ovom članku tek je naznaka nekih pitanja za koja nam se čini da ih treba uočiti, što ne znači da ih unaprijed smatramo dvojbenim ili spornim jer odgovor na to dati će primjena u praksi navedenih zakona.

II. ŠTETA

Zakonom o obveznim osiguranjima u prometu, obvezna su osiguranja uređena kao ugovorna obvezna osiguranja, dakle ne kao zakonska, što znači da ugovor o osiguranju ne nastaje na temelju samog zakona. Zakonom je utvrđena obveza sklapanja ugovora o osiguranju (čl. 22.

* Vrhovni sud Republike Hrvatske

¹ U članku koristimo terminologiju Zakona o obveznim osiguranjima u prometu ("Narodne novine", broj 151/05)

ZOOP) kojim ugovorom se uređuju prava i obveze ugovornih stranaka te prava oštećene osobe, žrtve u prometu (čl. 22. ZOOP).

Radi se dakle o ugovornom obveznopravnom odnosu neovisno o tome što zakonske odredbe ograničavaju autonomiju stranaka u uređivanju njihovih međusobnih prava i obveza prilikom sklapanja ugovora.

U okviru odredaba o osiguranju vlasnika vozila od odgovornosti za štete nanese trećim osobama, niz odredaba uređuje pravo na naknadu štete.

Nije nam svrha cjelovit prikaz tih odredaba, već se ograničavamo na one koje su od značaja za pitanja koja razmatramo.

Prema odredbama čl. 22. st. 1. ZOOP "vlasnik vozila dužan je sklopiti ugovor o osiguranju od odgovornosti za štetu koju uporabom vozila može nanijeti trećim osobama zbog smrti, tjelesne ozljede, narušavanja zdravlja, uništenja ili oštećenja stvari".

Tim su odredbama određeni rizici uporabe motornog vozila koje mora pokriti osiguranje od automobilske odgovornosti, a koji imaju za posljedicu štetu trećoj osobi nastalu zbog:

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

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

- osobama i
- stvarima.

U daljnjem izlaganju govorimo o štetama na osobama budući da upravo te štete zaslužuju posebnu pažnju.

Šteta na osobama zbog smrti, tjelesne ozljede i narušenja zdravlja nedvojbeno obuhvaća imovinsku i neimovinsku štetu.

Prije donošenja Zakona o obveznim osiguranjima, obvezno osiguranje vlasnika motornog vozila bilo je uređeno Zakonom o osiguranju ("Narodne novine", broj 9/94, 20/97, 46/97 – pročišćeni tekst, 116/99, 11/02) koji je u čl. 82. st. 1. propisivao da je "vlasnik, odnosno korisnik motornog vozila i priključnog vozila dužan sklopiti ugovor o osiguranju od odgovornosti za štetu koju uporabom motornog vozila (u daljnjem tekstu: osiguranje od automobilske odgovornosti) nanese trećim osobama zbog smrti, tjelesne ozljede, narušavanja zdravlja, uništenja ili oštećenja stvari".

Također se, dakle, odnosio na štete zbog smrti, tjelesne ozljede, narušenja zdravlja, uništenja ili oštećenja odjeće.

U komentarima se tada, s pravom, iznosilo² da "osiguranje od automobilske odgovornosti pokriva i materijalnu i nematerijalnu štetu u smislu odredaba Zakona o obveznim odnosima" i upućivalo pri tome na odredbe čl. 185. do 205. Zakona o obveznim odnosima ("Narodne novine", broj 53/91, 57/91, 79/91, 34/94, 17/96, 112/99, 88/01, dalje: Zakon o obveznim odnosima).

² Marijan Ćurković: "Propisi iz oblasti osiguranja" Inženjerski biro d.d., Zagreb, 2002., str. 47

Prema odredbi čl. 155. ZOO (1978.):

"Šteta je umanjenje nečije imovine (obična šteta) i sprječavanje njezina povećanja (izmakla korist), a i nanošenje drugom fizičkog ili psihičkog bola ili straha (nematerijalna šteta)".

Prema sada važećim odredbama čl. 1046. Zakona o obveznim odnosima:

"Šteta je umanjenje nečije imovine (obična šteta), sprječavanje njezina povećanja (izmakla korist) i povreda prava osobnosti (neimovinska šteta)".

Prema odredbama čl. 19. istog Zakona:

"Svaka fizička i pravna osoba ima pravo na zaštitu svojih prava osobnosti pod pretpostavkama utvrđenim zakonom.

Pod pravima osobnosti u smislu ovoga Zakona razumijevaju se prava na život, tjelesno i duševno zdravlje, ugled, čast, dostojanstvo, ime, privatnost osobnog i obiteljskog života, slobodu i dr.

Pravna osoba ima sva navedena prava osobnosti, osim onih vezanih uz biološku bit fizičke osobe, a osobito pravo na ugled i dobar glas, čast, ime, odnosno tvrtku, poslovnu tajnu, slobodu privređivanja i dr."

Smatrali smo korisnim citirati navedene zakonske odredbe, ranijih i sada važećih propisa, da bi se moglo uočiti upravo ono što želimo naglasiti, a to su razlike do kojih je došlo glede predmetnog određenja štete odredbama Zakona o obveznim osiguranjima i onog prema općim odredbama Zakona o obveznim odnosima neovisno o tome što se odredbe posebnog zakona, glede obveznih osiguranja od automobilske odgovornosti u tom dijelu, nisu izmijenile, ali su se izmijenile odredbe Zakona o obveznim odnosima.

Pri tome je Zakon o obveznim osiguranjima, kad govorimo o šteti na osobama zadržao tradicionalne odredbe o šteti koja je nastala ili bi mogla nastati zbog smrti, tjelesne ozljede i narušenja zdravlja, koje su u dosadašnjoj primjeni, a kako smo to već istakli, pokrivale, uz imovinsku štetu i neimovinsku štetu po taksativno navedenim osnovama koje je priznavao ranije važeći Zakon o obveznim odnosima (1978.) tj. s naslova fizičkih boli, psihičkih boli i straha.

S tim u svezi dosadašnja primjena odredaba o pravu na naknadu štete u obveznom osiguranju nije u praksi izazvala posebne probleme.

Sada važeći Zakon o obveznim odnosima, kao što je poznato, donosi značajnu novinu upravo na području neimovinske štete koju određuju kao povredu prava osobnosti.

Kao neke od bitnih karakteristika u svezi s povredom prava osobnosti ističu se:

- objektivistička koncepcija neimovinske štete, kao povrede prava osobnosti
- predmetna neograničenost, što znači da su prava osobnosti primjerice navedena pa mogu postojati i druga prava osobnosti, a neimovinska šteta postoji bez obzira jesu li nastupili fizički ili psihički bolovi ili strah i bez obzira na to kojeg su intenziteta prouzročeni duševni bolovi
- personalna neograničenost, što znači da je neimovinska šteta, osim na strani fizičke osobe, moguća i na strani pravne osobe ako joj je povrijeđeno neko osobno pravo.

Iako ne želimo prejudicirati pitanja koja bi se mogla javiti u praksi i odgovore koje bi na njih trebalo dati, očito je da su neke dvojbe neizbježne, ako u svezi s pravom na naknadu štete temeljem obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti primjenjujemo i opća pravila o naknadi štete, kao što je to do sada bio slučaj.

Odrednice sadržane u odredbama o pravu na naknadu štete oštećene osobe za štete koje mogu biti nanijete uporabom motornog vozila zbog smrti, tjelesne ozljede ili narušenja zdravlja, iako time nisu navedeni osnovi odnosno oblici imovinske i neimovinske štete nesumnjivo postavljaju neke granice u odnosu npr. na predmetnu i personalnu neograničenost glede neimovinske štete, po Zakonu o obveznim odnosima o kojoj smo naprijed govorili.

S obzirom na izložene koncepcijske razlike koje glede neimovinske štete nalazimo u novom Zakonu o obveznim odnosima, ne smatramo slučajnim što uz Zakon o obveznim osiguranjima, vezano uz članak 22. ZOOP i njegove odredbe o pravu na naknadu štete za slučaj obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti, ne nalazimo više zaključivanja autora da to osiguranje "pokriva imovinsku i neimovinsku štetu u smislu ZOO", kao što se to isticalo u vrijeme važenja Zakona o obveznim odnosima (1978.).

III. PRIMJENA ODREDBA ZAKONA O OBVEZNIM ODNOSIMA

Zakon o obveznim osiguranjima, u okviru odredaba o osiguranju od automobilske odgovornosti, a u svezi sa pravom na naknadu štete, ne sadrži odredbe koje bi izričito upućivale na primjenu odnosno na supsidijarnu primjenu općih pravila o naknadi štete.

Svaki posebni zakon, pa tako i Zakon o obveznim osiguranjima, kad sadrži odredbe o pravu na naknadu štete, nedvojbeno uvažava specifičnosti predmeta koji taj zakon uređuje, a u ovom slučaju i specifičnosti rizika koji se pokrivaju tim obveznim osiguranjem.

Kako Zakon o obveznim osiguranjima ne sadrži razrađene odredbe u tom pravcu, primjena općih pravila Zakona o obveznim odnosima nužna je i nadalje na području obveznih osiguranja, kao što je to bilo i do sada.

Suglasni smo s mišljenjem, da primjena općih pravila obveznog prava može biti supsidijarna, uz uvažavanje odredaba posebnog zakona, što znači da će se opća pravila primijeniti ako posebnim zakonom nije određeno drugačije.

Takav načelni pristup, međutim, u ovom slučaju vjerojatno ne bi mogao dati odgovor na moguća pitanja i eventualne dvojbe.

Treba još dodati da su sastavni dio ugovora koji stranke sklapaju i Uvjeti za obvezno osiguranje od automobilske odgovornosti.

Sada važeći Uvjeti također ne sadrže načelne odredbe koja bi se odnosila na primjenu općih propisa o odgovornosti za štetu. Sadrže, međutim, odredbu koja isključuje iz osigurateljnog pokrivača odštetne zahtjeve koji "prelaze opseg obveze koja potječe iz pravnih propisa o odgovornosti za prouzročenu štetu" (čl. 2. Uvjeta).

Svakako da će tek primjena u praksi kako Zakona o obveznim osiguranjima tako i Zakona o obveznim odnosima, pokazati koji je značaj nekih od ovdje samo primjerice naznačenih pitanja.

Hrvoje Pauković
Igor Komorski

ZAKON O OBVEZNIM OSIGURANJIMA U PROMETU
- VAŽNIJA NOVA RJEŠENJA

Zakon o obveznim osiguranjima u prometu - važnija nova rješenja

Slide 1¹

Obvezna osiguranja u prometu

- Osiguranje putnika u javnom prometu od posljedica nesretnog slučaja
- Osiguranje od automobilske odgovornosti
- Osiguranje zračnog prijevoznika od odgovornosti
- Osiguranje vlasnika brodice odnosno jahte od odgovornosti

Slide 2

Opće odredbe zakona

- Odnose se na obvezna osiguranja u prometu
- Određeno je značenje pojedinih pojmova
– Vozilo, počekni rok i dr.
- Dužnost sklapanja i obnove osiguranja
- Suosigurane osobe – osiguranjem pokrivena šteta koje prouzroče osobe koje voljom vlasnika sudjeluju u uporabi prijevoznog sredstva

* Croatia osiguranje d.d.

* Hrvatski ured za osiguranje

¹ Prezentacija – Hrvoje Pauković

Opće odredbe

- Obveze vozača
- Dužnost dostavljanja podataka o prometnoj nezgodi
- Ugovor o obveznom osiguranju i njegov učinak
- Teritorijalna valjanost
- Oštećena osoba – pravo na neposredni zahtjev odgovornom osiguratelju

Opće odredbe

- Postupak i rokovi za rješavanje odštetnih zahtjeva te pravo oštećene osobe na podnošenje tužbe
 - Neimovinska šteta – 30 dana, imovinska 14 dana
 - Obrazložena ponuda i utemeljeni odgovor
 - Obveza isplate nespornog dijela kao predujma
 - Obraćanje u mirnom postupku – pretpostavka za utuženje?
 - Pravo oštećene osobe priložiti nalaz i mišljenje neovisnog vještaka

Opće odredbe

- Deregulacija i liberalizacija uvjeta i cjenika
 - Od 1. siječnja 2008.g.
 - Važna uloga nadzornog tijela – provjera uvjeta i tehničkih podloga cjenika premija – usklađenost s zakonskim propisima, aktuarskim načelima i pravilima struke

Slide 6

Osiguranje putnika u javnom prometu

- Obveznici sklapanja određeni zakonom
- Definicija putnika u prijevoznom sredstvu
- Osigurane svote –
 - 40.000,00 kn za slučaj smrti
 - 80.000,00 kn za slučaj trajnog invaliditeta
 - odluka o povećanju – Vlada RH na prijedlog nadzornog tijela

Slide 7

Osiguranje vlasnika zrakoplova od odgovornosti

- Vlasnik zrakoplova – osiguranju od odgovornosti prema trećim osobama i putnicima
- Pokrivene štete trećim osobama i putnicima zbog smrti, tjelesne ozljede i narušavanja zdravlja te stvari putnika odnosno oštećenja i gubitka tereta i predane prtljage
- Osigurane svote – u SDR, Vlada RH donosi odluku o povećanju svota na prijedlog nadzornog tijela

Slide 8

Osiguranje vlasnika brodice odnosno jahte od odgovornosti

- Obvezi podliježe vlasnik brodice odnosno jahte čija je snaga porivnih strojeva iznad 15 kW
- Pokrivene su štete na osobama
- Isključenje iz pokrića:
 - osobe na brodici odnosno jahti kojom je prouzročena šteta
 - osobe koje se nalaze na drugoj brodici, jahti ili plovnom objektu

Osiguranje od automobilske odgovornosti

- Pokrivaju se štete na osobama i štete na stvarima
- Ugovaratelj osiguranja – vlasnik
- Obveza osiguranja veže se uz vozilo
- Isključenja iz osiguranja
 - Uvedena nova isključenja – suputnik koji je dragovoljno ušao u neosigurano vozilo ili kojim je upravljao neovlašteni vozač , osobe koje su pretpile štetu na sportskim priredbama i dr.
- Naknada štete u slučaju gubitka prava iz osiguranja

Osiguranje od automobilske odgovornosti

- Osigurane svote
 - Povećanje min. svota
 - Nova kategorija vozila – vozila koja prevoze opasne tvari
- Subrogacijski zahtjevi nositelja socijalnog osiguranja

Osiguranje od automobilske odgovornosti

- Naknada štete nastale uporabom neosiguranog vozila
- Naknada štete nastale uporabom nepoznatog vozila
 - Pravo oštećene osobe na štetu na stvarima pod uvjetima
 - samopridržaj 3.750,00 kn
 - HUO naknadio štetu zbog smrti ili teških tjelesnih ozljeda nekom sudioniku
 - Primjena od stupanja RH u Europsku uniju
- Naknada štete u slučaju nastanka razloga za prestanak društva za osiguranje odnosno stečaja

Slide 1²

Osiguranje od automobilske odgovornosti – međunarodne štete

- dokaz o postojanju uredne isprave o osiguranju
 - registracijska pločica (III. sekcija Kretskog sporazuma)
 - zelena karta (II. sekcija Kretskog sporazuma)
- pravo na naknadu štete
 - od vozila bez registracijske pločice ili istekle valjanosti
 - od radnih vozila

Slide 2

Osiguranje od automobilske odgovornosti – granično osiguranje

- za provedbu nadležan HUO
- osiguratelj je društvo za osiguranje koje je izdalo policu graničnog osiguranja
- pasivno legitimiran
 - HUO
 - društvo koje je izdalo policu graničnog osiguranja

Slide 3

Garancijski fond

- služi za plaćanje šteta u Hrvatskoj nastalih od
 - neosiguranih vozila
 - nepoznatih vozila
 - u slučaju prestanka odnosno stečaja društva za osiguranje
 - od osiguranih vozila inozemne registracije
 - od neosiguranih vozila inozemne registracije
 - od vozila inozemne registracije temeljem graničnog osiguranja
 - od vozila za prijevoz putnika u javnom prometu (neosiguranih te u slučaju prestanka odnosno stečaja društva za osiguranje)

² Prezentacija – Igor Komorski

Garancijski fond

- služi za plaćanje šteta u inozemstvu nastalih od
 - osiguranih i neosiguranih vozila HR registracije (Kretski sporazum)

Posebne odredbe o provođenju osiguranja od automobilske odgovornosti

- primjena IV. Direktive EU nakon prijema RH u EU
 - ovlaštenu predstavnik za rješavanje šteta
 - Informacijski centar
 - Ured za naknadu

ZAKON O OBVEZNIH OSIGURANJIMA U PROMETU*

GLAVA I. OPĆE ODREDBE

Opća odredba

Članak 1.

Ovim se Zakonom uređuju obvezna osiguranja u prometu.

Obvezna osiguranja u prometu

Članak 2.

- (1) Obvezna osiguranja u prometu jesu:
1. osiguranje putnika u javnom prometu od posljedica nesretnog slučaja,
 2. osiguranje vlasnika, odnosno korisnika (u daljnjem tekstu: vlasnika) vozila od odgovornosti za štete nanесene trećim osobama (u daljnjem tekstu: osiguranje od automobilske odgovornosti),
 3. osiguranje zračnog prijevoznika, odnosno operatora zrakoplova (u daljnjem tekstu: vlasnika) od odgovornosti za štete nanесene trećim osobama i putnicima,
 4. osiguranje vlasnika, odnosno korisnika (u daljnjem tekstu: vlasnika) brodice na motorni pogon (u daljnjem tekstu: brodice), odnosno jahte od odgovornosti za štete nanесene trećim osobama.
- (2) Odredbe ovoga Zakona ne odnose se na prijevozna sredstva Oružanih snaga Republike Hrvatske.
- (3) Za naknadu štete koja je nastala uporabom prijevoznog sredstva iz stavka 2. ovoga članka jamči Republika Hrvatska.

Pojmovi

Članak 3.

- (1) Pojedini pojmovi, u smislu ovoga Zakona, imaju sljedeće značenje:
1. »*prometna nezgoda*« je događaj kod kojega je šteta nastala zbog uporabe prijevoznog sredstva,
 2. »*prijevozno sredstvo*« je vozilo, zrakoplov, brodica, odnosno jahta,
 3. »*korisnik prijevoznog sredstva*« je fizička ili pravna osoba koja voljom vlasnika stvarno raspolaže prijevoznim sredstvom,
 4. »*ugovaratelj osiguranja*« je osoba koja je s društvom za osiguranje sklopila ugovor o osiguranju,
 5. »*osiguranik*« je osoba čiji je imovinski interes osiguran,
 6. »*vozač*« je osoba koja upravlja prijevoznim sredstvom,
 7. »*odgovorni osiguratelj*« je društvo za osiguranje s kojim je vlasnik prijevoznog sredstva, a kojim je prouzročena šteta, sklopio ugovor o osiguranju od odgovornosti za štetu nanесenu trećim osobama,

* Narodne novine br. 151/2005

8. »oštećena osoba« je svaka osoba kojoj je nanesena šteta na stvarima i/ili na osobama, koja na temelju ovoga Zakona ima pravo podnijeti odštetni zahtjev,
9. »vozilo« je svako motorno vozilo, odnosno svako priključno vozilo,
10. »motorno vozilo« je svako vozilo koje se pokreće snagom vlastitog motora, osim vozila koja se kreću po tračnicama,
11. »priključno vozilo« je svako vozilo namijenjeno da ga vuče motorno vozilo,
12. »neosigurano vozilo« je vozilo iz točke 9. ovoga članka za koje nije sklopljen ugovor o osiguranju od automobilske odgovornosti ili je trajanje osiguranja isteklo, a ugovor o osiguranju nije produžen ni u počeknom roku,
13. »nepoznato vozilo« je vozilo iz točke 9. ovoga članka koje nije bilo moguće identificirati, kao ni njegova odgovornog osiguratelja,
14. »počekni rok« je razdoblje od 30 dana nakon isteka ugovora o osiguranju u kojem se prava i dužnosti iz ugovora o osiguranju produžuju,
15. »zrakoplov« je svaka naprava koja se održava u atmosferi zbog reakcije zraka osim reakcije zraka u odnosu na Zemljinu površinu,
16. »zračni prijevoznik« je subjekt koji ima svjedodžbu o sposobnosti ili drugu odgovarajuću dozvolu za rad u zračnom prometu,
17. »operator zrakoplova« je osoba koja stalno odlučuje o upotrebi ili radu zrakoplova, odnosno na koju je zrakoplov evidentiran u Hrvatskom registru civilnih zrakoplova, odnosno drugom odgovarajućem registru zrakoplova,
18. »let zrakoplova« u odnosu na:
 - putnika i njegovu osobnu prtljagu koja se nalazi u kabini zrakoplova je vrijeme prijevoza putnika zrakoplovom,
 - teret i predanu prtljagu je vrijeme prijevoza prtljage i tereta od trenutka predaje prtljage ili tereta zračnom prijevozniku do trenutka njihove isporuke ovlaštenom primatelju,
 - treće osobe je uporaba zrakoplova od trenutka davanja snage motorima u svrhu vožnje po površini zemlje (tlu) ili stvarnog uzlijetanja do trenutka kada je zrakoplov na površini zemlje (tlu), a njegovi motori su potpuno zaustavljeni, kao i kretanje zrakoplova pomoću vozila za tegljenje ili potiskivanje odnosno pomoću sila koje su tipične za pogon ili uzgon zrakoplova, osobito zračnih struja,
19. »brodica« je plovni objekt namijenjen za plovidbu morem koji nije brod ili jahta, a čija ukupna snaga potisnih strojeva prelazi 15 kW, određen u članku 5. točki 15. Pomorskog zakonika (»Narodne novine«, br. 181/04.),
20. »jahta« je plovni objekt za šport i razonodu čija je duljina veća od 12 metara te koji je osim posade ovlašten prevoziti najviše 12 putnika, određen u članku 5. točki 20. Pomorskog zakonika (»Narodne novine«, br. 181/04),
21. »teritorij Europske unije« je područje država članica Europske unije,
22. »područje država članica Sustava zelene karte osiguranja« je teritorij Europske unije, područje država EEA (Europski gospodarski prostor) koje nisu članice Europske unije (Island, Norveška i Lihtenštajn) te Andore i Švicarske,
23. »Multilateralni sporazum« je sporazum sklopljen između nacionalnih ureda za osiguranje država članica EEA (Europskog gospodarskog prostora) i drugih pridruženih država po kojem se službena registarska pločica države članice u kojoj je vozilo uobičajeno stacionirano smatra dokazom o postojanju valjanog osiguranja od automobilske odgovornosti,

24. »područje na kojem se vozilo uobičajeno nalazi« predstavlja teritorij države članice Europske unije:
- čiju registarsku pločicu vozilo nosi, bez obzira jesu li pločice trajne ili privremene,
 - u kojoj su izdane tablice osiguranja ili znak raspoznavanja sličan registarskoj pločici koju vozilo nosi u slučaju kada registracija za određeni tip vozila nije potrebna,
 - u kojoj korisnik vozila ima prebivalište u slučaju kada za određeni tip vozila nije potrebna registarska pločica niti tablica osiguranja niti drugi znak raspoznavanja sličan registarskoj pločici,
 - u kojoj se prometna nezgoda dogodila u slučaju kada vozilo koje je sudjelovalo u prometnoj nezgodi nema nikakvu registarsku pločicu ili ima registarsku pločicu koja ne odgovara ili više ne odgovara vozilu,
25. »Kretski sporazum« je sporazum kojim se uređuju međusobni odnosi između nacionalnih ureda za osiguranje država članica Sustava zelene karte osiguranja,
26. »Zelena karta osiguranja« je međunarodna karta osiguranja od automobilske odgovornosti koju izdaje nacionalni ured za osiguranje kao dokaz o postojanju valjanog osiguranja od automobilske odgovornosti na području država članica Sustava zelene karte osiguranja,
27. »kamata« u smislu ovoga Zakona je zakonska zatezna kamata koju plaća dužnik kada novčanu obvezu ne izvrši u propisanom roku,
28. »Posebno pravo vučenja (Special Drawing Rights; dalje u tekstu: SDR)« je obračunska jedinica koju određuje Međunarodni monetarni fond,
29. »Najviša dopuštena masa zrakoplova pri uzlijetanju (Maximum Take Off Mass, dalje u tekstu: MTOM)« je najviša dopuštena masa zrakoplova pri uzlijetanju koja odgovara certificiranoj masi specifičnoj za svaki tip zrakoplova i koja je utvrđena u svjedodžbi o plovidbenosti zrakoplova,
30. »Nadzorno tijelo« je Hrvatska agencija za nadzor financijskih usluga osnovana posebnim zakonom.

Dužnost sklapanja i obnove osiguranja

Članak 4.

- (1) Vlasnik prijevoznog sredstva dužan je za osiguranja iz članka 2. stavka 1. ovoga Zakona, prije uporabe prijevoznog sredstva u prometu, sklopiti ugovor o osiguranju te ga obnavljati sve dok je prijevozno sredstvo u prometu.
- (2) Ako prijevozno sredstvo podliježe obvezi registracije te prema propisima o registraciji mora imati prometnu dozvolu, tijelo nadležno za registraciju smije izdati prometnu dozvolu ili drugu odgovarajuću ispravu, produžiti njezinu valjanost tek nakon što vlasnik prijevoznog sredstva na čije će se ime prijevozno sredstvo registrirati predoči dokaz o tome da je sklopio ugovor o osiguranju za osiguranje koje je prema ovome Zakonu obvezno.
- (3) Ako je prijevozno sredstvo, sukladno propisima o registraciji, evidentirano na korisnika prijevoznog sredstva, odredbe ovoga Zakona koje vrijede za vlasnika prijevoznog sredstva na odgovarajući se način primjenjuju i na korisnika prijevoznog sredstva.

Suosigurane osobe

Članak 5.

Osiguranjem vlasnika prijevoznog sredstva od odgovornosti za štetu nanесenu trećim osobama pokrивene su i štete koje prouzroče osobe koje voljom vlasnika sudjeluju u uporabi prijevoznog sredstva.

Obveze vozača

Članak 6.

- (1) Vozač je obvezan za vrijeme uporabe prijevoznog sredstva u prometu imati policu osiguranja ili drugi dokaz o sklopljenom ugovoru o osiguranju koji mora predočiti na zahtjev ovlaštene službene osobe.
- (2) Iznimno od odredbe stavka 1. ovoga članka, zračni prijevoznik ili operator zrakoplova obvezan je policu osiguranja ili drugi dokaz o sklopljenom ugovoru o osiguranju za obvezno osiguranje iz članka 2. stavka 1. ovoga Zakona za osiguranje putnika u zrakoplovu i osiguranje iz članka 2. stavka 1. točke 3. ovoga Zakona predočiti na zahtjev ovlaštene službene osobe prije nego što zrakoplov poleti.
- (3) Vozač je obvezan, u slučaju prometne nezgode, osobne podatke i podatke o osiguranjima koja su prema ovome Zakonu obvezna dati svim sudionicima prometne nezgode, koji na osnovi tih osiguranja imaju pravo podnositi odštetne zahtjeve.

Dužnost dostavljanja podataka o prometnoj nezgodi

Članak 7.

Tijela ovlaštena za nadzor u prometu i pravosudna tijela te druga tijela koja vode postupak u povodu prometne nezgode, odnosno koja raspolažu podacima vezanim uz prometnu nezgodu (zdravstvene ustanove, zavodi koji obavljaju poslove zdravstvenoga, mirovinskog ili invalidskog osiguranja i druga tijela) omogućit će društvima za osiguranje, odnosno Hrvatskom uredu za osiguranje pristup podacima o prometnoj nezgodi potrebnim za rješavanje odštetnog zahtjeva.

Ugovor o obveznom osiguranju i njegov učinak

Članak 8.

- (1) Društvo za osiguranje dužno je sklopiti ugovor o osiguranju sukladno ovome Zakonu i uvjetima za osiguranje, odnosno cjenicima premija osiguranja.
- (2) Društvo za osiguranje ne može odbiti ponudu za sklapanje ugovora o osiguranju ako ponuditelj prihvaća uvjete pod kojima društvo za osiguranje provodi tu vrstu osiguranja.
- (3) Uvjeti za osiguranje sastavni su dio ugovora o osiguranju te ih je društvo za osiguranje pri sklapanju ugovora o osiguranju dužno uručiti ugovaratelju osiguranja.
- (4) Uvjetima za osiguranje utvrđuju se odnosi između ugovornih strana koji nisu ili nisu u potpunosti utvrđeni ovim Zakonom.
- (5) Obveza društva za osiguranje iz ugovora o osiguranju počinje po isteku 24-tog sata dana koji je u ispravi o osiguranju naveden kao početak osiguranja, a prestaje po isteku 24-tog sata koji je u ispravi o osiguranju naveden kao dan isteka trajanja osiguranja, ako nije drugačije ugovoreno.
- (6) Kod ugovora o osiguranju sklopljenog na jednu ili više godina, prava i obveze iz ugovora o osiguranju produžuju se nakon isteka ugovora o osiguranju za 30 dana (počekni rok) ako društvu za osiguranje najmanje tri dana prije isteka trajanja osiguranja nije uručena izjava ugovaratelja osiguranja da ne pristaje na produženje ugovora o osiguranju.

- (7) Ako se u počeknom roku iz stavka 6. ovoga članka dogodi osigurani slučaj, ugovaratelj osiguranja obvezan je platiti premiju osiguranja za cijelu sljedeću godinu osiguranja.
- (8) Ako u počeknom roku iz stavka 6. ovoga članka ugovaratelj osiguranja sklopi ugovor o osiguranju s drugim društvom za osiguranje, prethodni osiguratelj ima pravo na premiju osiguranja za razdoblje do dana sklapanja ugovora o osiguranju s drugim društvom za osiguranje, i to razmjerno razdoblju njegova osigurateljnog pokrivača.
- (9) Ako društvo za osiguranje utvrdi da je vlasniku prijevoznog sredstva isteklo osigurateljno pokrivače, dužno je o tome obavijestiti nadležno tijelo unutarnjih poslova u roku od 15 dana.
- (10) Ako društvo za osiguranje utvrdi da je vlasniku prijevoznog sredstva isteklo osigurateljno pokrivače, dužno je o tome obavijestiti Informacijski centar Hrvatskog ureda za osiguranje u roku od 15 dana.

Teritorijalna valjanost osiguranja

Članak 9.

- (1) Ugovor o osiguranju za obvezna osiguranja iz članka 2. stavka 1. točke 1. i 4. ovoga Zakona mora pokrivati štete nastale na području Republike Hrvatske.
- (2) Ugovor o osiguranju za obvezno osiguranje iz članka 2. stavka 1. točke 2. ovoga Zakona mora pokrivati štete nastale na području Republike Hrvatske i teritoriju država članica Sustava zelene karte osiguranja.
- (3) Osigurateljno pokrivače za obvezno osiguranje iz članka 2. stavka 1. točke 2. ovoga Zakona odnosi se na područje Republike Hrvatske i područje država članica Sustava zelene karte osiguranja, ako nije drugačije ugovoreno.

Izvještavanje nadzornog tijela o uvjetima i cjenicima premija osiguranja

Članak 10.

- (1) Društvo za osiguranje dužno je obavijestiti nadzorno tijelo o uvjetima osiguranja i tehničkoj podlozi koju upotrebljava pri izračunu cjenika premija osiguranja iz članka 2. ovoga Zakona najkasnije 60 dana prije njihove primjene, i to isključivo u svrhu provjere jesu li sukladne sa zakonskim propisima, aktuarskim načelima i pravilima struke.
- (2) Ako nadzorno tijelo utvrdi da uvjeti osiguranja i tehnička podloga iz stavka 1. ovoga članka nisu sukladni sa zakonskim propisima, aktuarskim načelima i pravilima struke, donijet će mjeru da ih društvo za osiguranje izmijeni sukladno propisima.
- (3) Ako je nadzorno tijelo donijelo mjeru iz stavka 2. ovoga članka, društvo za osiguranje ne smije primjenjivati uvjete osiguranja i cjenike premije osiguranja zbog kojih je ta mjera donesena.

Pravo oštećene osobe na podnošenje neposrednog zahtjeva

Članak 11.

- (1) Odštetni zahtjev po osnovi osiguranja iz članka 2. stavka 1. ovoga Zakona oštećena osoba može podnijeti neposredno odgovornom osiguratelju.
- (2) Ako oštećena osoba podnese odštetni zahtjev neposredno odgovornom osiguratelju, u odgovoru na takav zahtjev odgovorni osiguratelj ne može isticati prigovore koje bi na temelju zakona ili ugovora o osiguranju mogao istaknuti prema osiguranoj osobi zbog nepriдрžavanja zakona ili ugovora o osiguranju.

- (3) Društva za osiguranje mogu sklopiti sporazum prema kojem odštetni zahtjev po osnovi osiguranja od automobilske odgovornosti može rješavati društvo za osiguranje kod kojeg je oštećena osoba sklopila ugovor o osiguranju od automobilske odgovornosti.

Postupak i rokovi za rješavanje odštetnih zahtjeva te pravo oštećene osobe na podnošenje tužbe

Članak 12.

- (1) Odgovorni osiguratelj dužan je u slučaju neimovinske štete najkasnije u roku od 30 dana, a u slučaju imovinske štete najkasnije u roku od 14 dana od dana podnošenja odštetnog zahtjeva oštećenoj osobi dostaviti:
- obrazloženu ponudu za naknadu štete, ako su odgovornost za naknadu štete te visina štete nesporni, odnosno
 - utemeljeni odgovor, ako su odgovornost za naknadu štete ili visina štete sporni.
- (2) Ako odgovorni osiguratelj u roku iz stavka 1. ovoga članka oštećenoj osobi ne dostavi obrazloženu ponudu za naknadu štete, odnosno utemeljeni odgovor, oštećena osoba može protiv njega podnijeti tužbu. Tužba podnesena protiv odgovornog osiguratelja ili odgovorne osobe prije proteka roka iz stavka 1. ovoga članka smatrat će se preuranjenom.
- (3) U slučaju nemogućnosti utvrđenja visine konačnog iznosa štete, odgovorni osiguratelj je oštećenoj osobi dužan isplatiti iznos nespornog iznosa naknade štete kao predujam u roku propisanom stavkom 1. ovoga članka.
- (4) U slučaju neizvršenja obveze isplate naknade štete u roku iz stavka 1. ovoga članka, oštećena osoba uz dužni iznos naknade štete, ima pravo i na isplatu iznosa kamate i to od dana podnošenja odštetnog zahtjeva.
- (5) U slučaju neimovinske štete u postupku pred odgovornim osigurateljem oštećena osoba ima pravo priložiti nalaz i mišljenje neovisnog vještaka kojeg je osobno izabrala.

Subrogacijski zahtjevi društava za osiguranje

Članak 14.

Društvo za osiguranje koje je nadoknadilo štetu oštećenoj osobi ili platilo osigurani iznos, a na temelju ovoga Zakona nije bilo u obvezi, ima pravo na naknadu od osobe koja je odgovorna za štetu i to isplaćenog iznosa štete, kamate i troškova.

Primjena pojedinih odredbi ovoga Zakona na Hrvatski ured za osiguranje

Članak 15.

- (1) Odredbe članka 11., 12. i 14. ovoga Zakona na odgovarajući se način primjenjuju u slučaju kada je, sukladno odredbama ovoga Zakona, za naknadu štete nadležan Hrvatski ured za osiguranje.
- (2) U slučaju iz stavka 1. ovoga članka, iznosi za naknadu štete kada je nadležan Hrvatski ured za osiguranje isplaćuju se iz Garancijskog fonda.
- (3) Obradu i isplatu šteta iz stavka 2. ovoga članka Hrvatski ured za osiguranje može povjeriti svome članu.

Statistički i drugi podaci

Članak 16.

- (1) Društva za osiguranje i Hrvatski ured za osiguranje dužni su prikupljati, obrađivati i voditi statističke i druge podatke o osiguranjima iz članka 2. stavka 1. ovoga Zakona.
- (2) Statistički podaci iz stavka 1. ovoga članka osobito su podaci o osiguranicima, štetnim događajima, procjeni i likvidaciji šteta.
- (3) Društva za osiguranje i Hrvatski ured za osiguranje dužni su podatke iz stavka 1. ovoga članka obrađivati primjenom statističkih standarda osiguranja, sukladno propisima o zaštiti osobnih podataka i propisima o zaštiti podataka.
- (4) Hrvatski ured za osiguranje propisuje sadržaj i oblik podataka iz stavka 1. ovoga članka te način i rokove dostavljanja podataka.
- (5) Hrvatski ured za osiguranje dužan je podatke iz stavka 1. ovoga članka dostaviti nadzornom tijelu na njegov zahtjev.

GLAVA II.

OSIGURANJE PUTNIKA U JAVNOM PROMETU OD POSLJEDICA NESRETNOG SLUČAJA Obveza sklapanja ugovora o osiguranju

Članak 17.

- (1) Vlasnici prijevoznih sredstava koja se koriste za prijevoz putnika u javnom prometu dužni su sklopiti ugovor o osiguranju putnika od posljedica nesretnog slučaja.
- (2) Ugovor iz stavka 1. ovoga članka dužni su sklopiti vlasnici:
 1. autobusa kojima se obavlja javni prijevoz u gradskom, međugradskom i međunarodnom linijskom i izvanlinijskom prometu,
 2. autobusa koji prevoze radnike na posao i s posla te autobusa kojim se prevoze turisti,
 3. taksi automobila i rent-a-car vozila kad se iznajmljuju s vozačem,
 4. tračnih vozila za prijevoz putnika,
 5. svih vrsta pomorskih, jezerskih i riječnih plovila, uključujući skele i splavove, koji na redovitim linijama slobodno prevoze putnike, uključujući krstarenje i prijevoz turista,
 6. svih vrsta plovila iz točke 5. ovoga članka koja se iznajmljuju s najmanje jednim članom posade,
 7. zrakoplova kojima se obavlja prijevoz osoba i stvari u javnom zračnom prometu,
 8. svih ostalih prijevoznih sredstava, bez obzira na vrstu pogona, kojima se uz naplatu prijevoza prevoze putnici u javnom prometu.

Putnici u prijevoznom sredstvu

Članak 18.

- (1) Putnicima se smatraju osobe koje se radi putovanja nalaze u jednom od prijevoznih sredstava određenih za obavljanje javnog prometa, bez obzira na to jesu li već kupile voznu kartu, a također i osobe koje se nalaze u krugu kolodvora, pristaništa i zrakoplovne luke ili u neposrednoj blizini prijevoznog sredstva prije ukrcavanja, odnosno nakon iskrcavanja, koje su namjeravale putovati određenim prijevoznim sredstvom ili su njime putovale, osim osoba koje su zaposlene na prijevoznom sredstvu.

- (2) Putnicima iz stavka 1. ovoga članka smatraju se i osobe koje imaju pravo na besplatnu vožnju.
- (3) Putnicima iz stavka 1. ovoga članka ne smatraju se osobe koje se u zrakoplovu iz članka 17. stavka 2. točke 7. ovoga Zakona nalaze bez pristanka vlasnika zrakoplova, a ni članovi letačke i kabinske posade zrakoplova.

Obveza društva za osiguranje i osigurana svota

Članak 19.

- (1) Obvezu društva za osiguranje iz ugovora o osiguranju iz članka 17. stavka 1. ovoga Zakona predstavlja osigurana svota važeća na dan štetnog događaja, ako ugovorom o osiguranju nije određena viša osigurana svota.
- (2) Najniža osigurana svota po jednom štetnom događaju određena ugovorom o osiguranju iz članka 17. ovoga Zakona za prijevozno sredstvo iz članka 17. stavka 2. točke 1. do 8. ovoga Zakona po jednom putniku iznosi:

– za slučaj smrti	40.000,00 kuna,
– za slučaj trajnog invaliditeta	80.000,00 kuna.
- (3) Odluku o povećanju osigurane svote iz stavka 2. ovoga članka donosi Vlada Republike Hrvatske na prijedlog nadzornog tijela.
- (4) Odluka iz stavka 3. ovoga članka objavljuje se u »Narodnim novinama«.

Pravo na naknadu štete

Članak 20.

- (1) Putnik kojemu se dogodi nesretni slučaj, odnosno prema uvjetima osiguranja određeni korisnik u slučaju smrti putnika, ima pravo zahtijevati da društvo za osiguranje kod kojega je sklopljeno osiguranje neposredno njemu izvrši svoju obvezu iz ugovora o osiguranju.
- (2) Ako je za nastalu štetu odgovoran vlasnik prijevoznog sredstva koji je sklopio ugovor o osiguranju putnika u javnom prometu, u naknadu štete koja pripada oštećenoj osobi na temelju osiguranja od automobilske odgovornosti ne uračunava se iznos koji pripada oštećenoj osobi po osnovi obveznog osiguranja putnika u javnom prometu.

Naknada štete neosiguranim putnicima

Članak 21.

Ako vlasnik prijevoznog sredstva nije sklopio ugovor o osiguranju putnika sukladno odredbama ovoga Zakona, a dogodio se nesretni slučaj, putnik odnosno osoba koja bi bila korisnik osiguranja, u slučaju da je ugovor o osiguranju bio sklopljen, može isplatu osiguranog iznosa zahtijevati od Hrvatskog ureda za osiguranje.

GLAVA III.

OSIGURANJE VLASNIKA VOZILA OD ODGOVORNOSTI

ZA ŠTETE NANESENE TREĆIM OSOBAMA

Obveza sklapanja ugovora o osiguranju

Članak 22.

- (1) Vlasnik vozila dužan je sklopiti ugovor o osiguranju od odgovornosti za štetu koju uporabom vozila može nanijeti trećim osobama zbog smrti, tjelesne ozljede, narušavanja zdravlja, uništenja ili oštećenja stvari.

- (2) Ugovorom o osiguranju iz stavka 1. ovoga članka pokrivena su i štete zbog smrti, tjelesne ozljede, narušavanja zdravlja, uništenja ili oštećenja stvari putnika u vozilu kojim je prouzročena šteta.
- (3) Osiguranje od automobilske odgovornosti ne pokriva štetu na stvarima koje je vlasnik vozila, kojim je prouzročena šteta, preuzeo radi prijevoza, a nalazile su se u vozilu ili na vozilu kojim je prouzročena šteta.
- (4) Osiguranje od automobilske odgovornosti pokriva štetu nastalu od vučnog vozila kao i štetu nastalu od priključnog vozila.
- (5) Ako je šteta nastala od vučnog ili priključnog vozila dok su oba vozila bila spojena i činila jednu cjelinu ili ako je šteta nastala tijekom vožnje nakon odvajanja priključnog vozila, za štetu trećim osobama solidarno odgovaraju vlasnici obaju vozila, pa oštećena osoba može podnijeti odštetni zahtjev ili osiguratelju vučnog vozila ili osiguratelju priključnog vozila.
- (6) Društvo za osiguranje koje je na temelju stavka 5. ovoga članka oštećenoj osobi nadoknadilo štetu, ima pravo na naknadu isplaćenog iznosa, kamatu i troškove od osiguratelja vučnog, odnosno priključnog vozila ako postoji odgovornost njegovog osiguranika za štetu i u okviru njegove odgovornosti.
- (7) Društvo za osiguranje dužno je na zahtjev svog osiguranika izdati potvrdu o eventualno postavljenim odštetnim zahtjevima trećih osoba na temelju osiguranja od automobilske odgovornosti svog osiguranika.
- (8) Potvrda iz stavka 7. ovoga članka mora pokrivati razdoblje od najmanje pet godina postojanja osigurateljnog pokrića, a društvo za osiguranje dužno ju je izdati u roku od 15 dana od dana podnošenja zahtjeva.

Isključenje iz osiguranja

Članak 23.

Po osnovi osiguranja od automobilske odgovornosti pravo na naknadu štete nema:

1. vozač vozila kojim je prouzročena šteta te njegovi srodnici i druge fizičke ili pravne osobe glede štete zbog smrti ili tjelesne ozljede vozača,
2. vlasnik, suvlasnik, odnosno zajednički vlasnik te svaki drugi korisnik vozila kojim je prouzročena šteta i to na naknadu štete na stvarima,
3. 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 neosigurano vozilo kojim je uzrokovana šteta, ako Hrvatski ured za osiguranje dokaže da je ova okolnost suputniku bila poznata,
5. 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.

Naknada štete u slučaju gubitka prava iz osiguranja

Članak 24.

- (1) Osigurana osoba gubi prava iz osiguranja u sljedećim slučajevima:

1. ako vozač nije koristio vozilo u svrhu kojoj je namijenjeno,
 2. ako vozač nije imao važeću vozačku dozvolu odgovarajuće vrste ili kategorije, osim ako je za vrijeme poduke iz vožnje vozilom upravljao kandidat za vozača motornog vozila, uz poštivanje svih propisa kojima se ta poduka uređuje,
 3. ako je vozaču oduzeta vozačka dozvola ili je isključen iz prometa ili ako mu je izrečena zaštitna mjera zabrane upravljanja vozilom određene vrste ili kategorije ili mjera prestanka važenja vozačke dozvole odnosno zaštitna mjera zabrane uporabe inozemne vozačke dozvole na teritoriju Republike Hrvatske,
 4. ako je vozač upravljao vozilom pod utjecajem alkohola iznad ugovorene granice, opojnih droga te psihoaktivnih lijekova ili drugih psihoaktivnih tvari,
 5. ako je vozač štetu prouzročio namjerno,
 6. ako je šteta nastala zbog toga što je vozilo bilo tehnički neispravno, a ta je okolnost vozaču vozila bila poznata.
- (2) Gubitak prava iz osiguranja na temelju stavka 1. točke 1. do 6. ovoga članka nema utjecaja na pravo oštećene osobe na naknadu štete te oštećena osoba može podnijeti odštetni zahtjev odgovornom osiguratelju.
- (3) Društvo za osiguranje koje je temeljem stavka 1. točke 5. ovoga članka oštećenoj osobi isplatilo štetu ima pravo od osobe koja je odgovorna za štetu na naknadu cjelokupno isplaćenog iznosa štete, na kamatu i troškove, a u slučaju iz stavka 1. točke 1., 2., 3., 4. i 6. ovoga članka najviše do iznosa 12 prosječnih neto-plaća prema zadnjem službenom izvješću Državnog zavoda za statistiku.

Naknada štete u slučaju neovlaštene vožnje

Članak 25.

- (1) Ako je štetu prouzročio vozač koji je neovlašteno upravljao vozilom, oštećena osoba može podnijeti odštetni zahtjev odgovornom osiguratelju, osim u slučaju iz članka 23. stavka 1. točke 3. ovoga Zakona.
- (2) Neovlaštenim vozačem smatra se osoba koja je u vrijeme štetnog događaja bez suglasnosti vlasnika upotrijebila vozilo, a nije kod njega zaposlena u vezi s pogonom motornog vozila, nije ni član njegovoga obiteljskog kućanstva, a niti joj je vlasnik vozilo predao u posjed.
- (3) Društvo za osiguranje koje je oštećenoj osobi isplatilo štetu ima pravo od osobe koja je odgovorna za štetu na naknadu cjelokupno isplaćenog iznosa štete, kamata i troškova.

Obveza društva za osiguranje i osigurana svota

Članak 26.

- (1) Obvezu društva za osiguranje iz ugovora o osiguranju iz članka 22. ovoga Zakona predstavlja osigurana svota važeća na dan štetnog događaja, ako ugovorom o osiguranju nije ugovoren viši iznos.
- (2) Najniža osigurana svota po jednom štetnom događaju određena ugovorom o osiguranju iz stavka 1. ovoga članka iznosi:
 1. Za štetu zbog smrti, tjelesne ozljede i oštećenja zdravlja nanesenu:

– autobusom i teretnim vozilom, odnosno priključnim vozilom	6.500.000,00 kuna,
– vozilom kojim se prevoze opasne tvari	8.000.000,00 kuna,
– ostalim vozilima, odnosno nepoznatim vozilima	3.500.000,00 kuna,
 2. Za štetu zbog uništenja ili oštećenja stvari nanesenu:

- | | |
|--|--------------------|
| 1. autobusom i teretnim vozilom, odnosno priključnim vozilom | 3.500.000,00 kuna, |
| 2. vozilom kojim se prevoze opasne tvari | 4.000.000,00 kuna, |
| 3. ostalim vozilima, odnosno nepoznatim vozilima | 1.500.000,00 kuna. |
- (3) Ako ima više oštećenih osoba, a ukupna šteta je veća od iznosa iz stavka 2. ovoga članka, prava oštećenih osoba prema društvu za osiguranje razmjerno se smanjuju.
- (4) Društvo za osiguranje koje je isplatilo jednoj oštećenoj osobi iznos veći od onoga koji joj pripada s obzirom na razmjerno sniženje naknade, jer unatoč poduzetim mjerama nije moglo znati da postoje i druge oštećene osobe, ostaje u obvezi prema tim drugim osobama samo do visine iznosa iz stavka 2. ovoga članka.
- (5) Društvo za osiguranje kod kojega se vlasnik vozila osigurao od automobilske odgovornosti, dužno je štetu koja je uporabom vozila nanesena u državama članicama Sustava zelene karte osiguranja, a koja je viša od iznosa iz stavka 2. ovoga članka, nadoknaditi do iznosa određenog propisima o obveznom osiguranju države u kojoj je šteta nastala.
- (6) Odluku o povećanju osigurane svote iz stavka 2. ovoga članka donosi Vlada Republike Hrvatske na prijedlog nadzornog tijela.
- (7) Odluka iz stavka 6. ovoga članka objavljuje se u »Narodnim novinama«.

Subrogacijski zahtjevi nositelja socijalnog osiguranja

Članak 27.

- (1) Društvo za osiguranje obvezno je zavodima koji obavljaju poslove zdravstvenoga, mirovinskog ili invalidskog osiguranja nadoknaditi stvarnu štetu u okviru odgovornosti svoga osiguranika i u granicama obveza preuzetih ugovorom o osiguranju.
- (2) Stvarnom štetom u smislu stavka 1. ovoga članka smatraju se troškovi liječenja i drugi nužni troškovi učinjeni sukladno propisima o zdravstvenom osiguranju, kao i razmjerni iznos mirovine oštećene osobe, odnosno članova njezine obitelji.
- (3) Razmjerni iznos mirovine određuje se prema propisima o mirovinskom osiguranju u visini razlike između invalidske mirovine utvrđene rješenjem Hrvatskog zavoda za mirovinsko osiguranje i invalidske mirovine koja bi bila utvrđena u slučaju povrede na radu.
- (4) Odredbe stavka 1., 2. i 3. ovoga članka odgovarajuće se primjenjuju na subrogacijske zahtjeve društava za osiguranje za naknadu stvarne štete isplaćene na temelju dobrovoljnog zdravstvenog, mirovinskog, rentnog ili sličnog osiguranja.

Promjena vlasnika vozila

Članak 28.

- (1) Ako se za vrijeme trajanja osiguranja promijeni vlasnik vozila, prava i obveze iz ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti prenose se na novog vlasnika, i traju do isteka trajanja osiguranja uključujući i prava i obveze iz članka 8. ovoga Zakona.
- (2) Tijela ovlaštena za registraciju vozila dužna su o promjeni podataka u evidenciji o registriranim vozilima u roku od osam dana obavijestiti Hrvatski ured za osiguranje.

Naknada štete nastale uporabom neosiguranog vozila

Članak 29.

- (1) Oštećena osoba kojoj je šteta nanesena uporabom vozila čiji se vlasnik nije osigurao od automobilske odgovornosti može podnijeti odštetni zahtjev Hrvatskom uredu za osiguranje.

- (2) Oštećena osoba kojoj je šteta nanescena uporabom neregistriranog vozila preuzetog u drugoj državi članici kojem je odredište Republika Hrvatska u roku najviše 30 dana nakon isporuke vozila može podnijeti odštetni zahtjev Hrvatskom uredu za osiguranje.
- (3) U slučaju štete nanescene uporabom vozila iz stavka 1. i 2. ovoga članka Hrvatski ured za osiguranje jamči za obveze najviše do iznosa iz članka 26. stavka 2. ovoga Zakona.
- (4) Obradu i isplatu takvih šteta Hrvatski ured za osiguranje može povjeriti svome članu, koji je obvezan štetu obraditi i isplatiti na teret Garancijskog fonda.
- (5) Hrvatski ured za osiguranje ima pravo na naknadu od osobe koja je odgovorna za štetu, i to isplaćenog iznosa štete, kamate i troškova.

Naknada štete nastale uporabom nepoznatog vozila

Članak 30.

- (1) Oštećena fizička osoba kojoj je šteta nanescena uporabom nepoznatog vozila može podnijeti odštetni zahtjev Hrvatskom uredu za osiguranje.
- (2) Oštećena fizička osoba ima pravo zahtijevati naknadu štete zbog smrti, tjelesne ozljede ili oštećenja zdravlja i to najviše do iznosa iz članka 26. stavka 2. ovoga Zakona.
- (3) Oštećena osoba ima pravo zahtijevati naknadu štete zbog uništenja ili oštećenja stvari do iznosa iz stavka 2. ovoga članka propisanog za štete na stvarima i uz samopridržaj u iznosu od 3.750,00 kuna ako je Hrvatski ured za osiguranje nekom od sudionika ove prometne nezgode nadoknadio štetu zbog smrti ili teških tjelesnih ozljeda koje su zahtijevale bolničko liječenje.
- (4) Ako se pronađe vozilo čijom je uporabom nanescena šteta te se utvrdi odgovorni osiguratelj, Hrvatski ured za osiguranje ima pravo na naknadu od odgovorne osobe odnosno od odgovornog osiguratelja, i to isplaćenog iznosa štete, kamate i troškova.

Naknada štete u slučaju nastanka razloga za prestanak društva za osiguranje odnosno stečaja

Članak 31.

- (1) U slučaju nastanka razloga za prestanak društva za osiguranje odnosno stečaja na osnovi pravomoćnog rješenja nadležnog trgovačkog suda, oštećena osoba može podnijeti odštetni zahtjev Hrvatskom uredu za osiguranje.
- (2) Oštećena osoba ima pravo zahtijevati naknadu štete najviše do iznosa iz članka 26. stavka 2. ovoga Zakona.
- (3) U slučaju isplate štete tijekom provođenja likvidacijskog postupka, Hrvatski ured za osiguranje ima pravo na naknadu od društva za osiguranje nad kojim se provodi likvidacijski postupak i to isplaćenog iznosa štete, kamate i troškova, a ako je nad društvom za osiguranje otvoren stečaj, Hrvatski ured za osiguranje ima pravo na naknadu tih iznosa iz stečajne mase društva za osiguranje.

Međunarodna isprava o osiguranju vozila inozemne registracije

Članak 32.

- (1) Vozač koji vozilom inozemne registracije ulazi na teritorij Republike Hrvatske mora imati valjanu međunarodnu ispravu o osiguranju od automobilske odgovornosti koje vrijedi na teritoriju Europske unije ili neki drugi dokaz o postojanju takva osiguranja, koje pokriva štete najmanje do iznosa iz članka 26. stavka 2. ovoga Zakona.
- (2) Granična policija ovlaštena je kontrolirati ispunjavanje uvjeta iz stavka 1. ovoga članka.

Dokazi postojanja međunarodne isprave

Članak 33.

- (1) Međunarodnim ispravama i dokazima iz članka 32. stavka 1. ovoga Zakona smatra se službena registarska pločica koju nosi vozilo koje je uobičajeno stacionirano na području države čiji je nacionalni ured potpisnik Multilateralnog sporazuma odnosno valjana Zelena karta izdana za vozilo koje potječe iz države čiji nacionalni ured za osiguranje nije potpisnik Multilateralnog sporazuma, te druge isprave i dokazi čiju valjanost priznaje Hrvatski ured za osiguranje.
- (2) Valjanost međunarodnih isprava i dokaza Hrvatski ured za osiguranje priznaje obavještanjem tijela ovlaštenog za nadzor granice Republike Hrvatske.
- (3) Priznavanje valjanosti međunarodnih isprava i dokaza uključuje i jamčenje Hrvatskog ureda za osiguranje za obveze utemeljene tim ispravama i dokazima, a najviše do iznosa iz članka 26. stavka 2. ovoga Zakona.

Pravo na naknadu štete

Članak 34.

- (1) Oštećena osoba kojoj je u Republici Hrvatskoj nanesena šteta uporabom vozila inozemne registracije za koje postoji valjana međunarodna isprava ili dokaz o postojanju osiguranja od automobilske odgovornosti iz članka 32. stavka 1. ovoga Zakona može podnijeti odštetni zahtjev Hrvatskom uredu za osiguranje.
- (2) Za naknadu štete koja je nanesena uporabom vozila s teritorija Europske unije koje nema nikakvu registarsku pločicu ili ima registarsku pločicu koja ne odgovara ili više ne odgovara vozilu, odnosno štete nanesene uporabom određenog tipa vozila za koji registarska pločica, tablica osiguranja niti drugi znak raspoznavanja sličan registarskoj pločici nije potreban, primjenjuju se odredbe članka 29. ovoga Zakona, a Hrvatski ured za osiguranje ima pravo na naknadu isplaćenog iznosa štete, kamate i troškova od Garancijskog fonda one države članice Europske unije u kojoj se vozilo uobičajeno nalazi.
- (3) U slučaju štete nanesene uporabom vozila iz stavka 1. ovoga članka Hrvatski ured za osiguranje jamči za obveze najviše do iznosa iz članka 26. stavka 2. ovoga Zakona, a ako je za vozilo inozemne registracije ugovorom o osiguranju ugovoren veći iznos, Hrvatski ured za osiguranje jamči do visine ugovorenog iznosa osigurateljnog pokrivača.
- (4) Obradu i isplatu ovakvih šteta Hrvatski ured za osiguranje može povjeriti svojim članovima ili specijaliziranim organizacijama za obradu navedenih šteta, koji su dužni odštetni zahtjev obraditi i likvidirati sukladno međunarodnim sporazumima o obveznom osiguranju od automobilske odgovornosti.

Granično osiguranje od automobilske odgovornosti

Članak 35.

- (1) Vozač vozila inozemne registracije koji nema valjanu međunarodnu ispravu ili dokaz o postojanju osiguranja od automobilske odgovornosti iz članka 32. stavka 1. ovoga Zakona dužan je sklopiti ugovor o osiguranju od automobilske odgovornosti (granično osiguranje) koje vrijedi na teritoriju država članica Europske unije s važnošću za vrijeme njegovog boravka na teritoriju države članice Europske unije, a najmanje na 15 dana.
- (2) Za provedbu osiguranja iz stavka 1. ovoga članka nadležan je Hrvatski ured za osiguranje.

- (3) Ako vozač vozila iz stavka 1. ovoga članka prije ulaska na teritorij Republike Hrvatske ne sklopi ugovor o osiguranju iz stavka 1. ovoga članka, onemogućit će se ulazak vozila zajedno s vozačem na teritorij Republike Hrvatske.
- (4) Ispunjenje obveza vozača vozila inozemne registracije iz stavka 1. ovoga članka nadzire osoba ovlaštena za nadzor granice Republike Hrvatske.
- (5) Ako osoba ovlaštena za nadzor u prometu utvrdi prilikom nadzora da vozač nema valjanu međunarodnu ispravu ili dokaz o postojanju osiguranja od automobilske odgovornosti iz stavka 1. ovoga članka, spriječit će daljnju uporabu vozila i naložiti sklapanje ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti iz stavka 1. ovoga članka.

Pravo na naknadu štete po osnovi graničnog osiguranja

Članak 36.

- (1) Oštećena osoba kojoj je šteta nanescena uporabom vozila inozemne registracije koje je osigurano kod osobe iz članka 35. stavka 1. ovoga Zakona može podnijeti odštetni zahtjev osiguratelju koji je izdao policu osiguranja ili Hrvatskom uredu za osiguranje.
- (2) Oštećena osoba ima pravo zahtijevati naknadu štete najviše do iznosa iz članka 26. stavka 2. ovoga Zakona.
- (3) Ako je oštećena osoba odštetni zahtjev iz stavka 1. ovoga članka podnijela osiguratelju koji je izdao policu osiguranja, na odgovarajući se način primjenjuju odredbe članka 11., 12. i 14. ovoga Zakona.
- (4) Ako je oštećena osoba odštetni zahtjev iz stavka 1. ovoga članka podnijela Hrvatskom uredu za osiguranje, na odgovarajući se način primjenjuju odredbe članka 15. ovoga Zakona.
- (5) U slučaju iz stavka 4. ovoga članka, Hrvatski ured za osiguranje ima pravo na naknadu od osiguratelja koji je izdao policu osiguranja, i to isplaćenog iznosa štete, kamatu i troškove.
- (6) Oštećena osoba može odštetni zahtjev podnijeti i nacionalnom uredu države u kojoj je nastao štetni događaj, a koji jamči za obveze najviše do iznosa osigurateljnog pokrivača propisanog u njegovoj državi.

Pravo na naknadu štete od neosiguranog inozemnog vozila

Članak 37.

Za naknadu štete koja je nanescena uporabom vozila inozemne registracije koje nema valjanu međunarodnu ispravu ili dokaz o postojanju osiguranja od automobilske odgovornosti iz članka 32. stavka 1. ovoga Zakona, a niti ugovor o osiguranju iz članka 35. stavka 1. ovoga Zakona, primjenjuju se odredbe članka 29. ovoga Zakona.

Europsko izvješće o nezgodi

Članak 38.

- (1) U slučaju prometne nezgode sudionici moraju ispuniti i potpisati te međusobno razmijeniti Europsko izvješće o nezgodi. Uredno ispunjeno Europsko izvješće o nezgodi oštećena osoba i osiguranik mogu koristiti kao odštetni zahtjev po osnovi osiguranja od automobilske odgovornosti.
- (2) Društvo za osiguranje dužno je ugovaratelju osiguranja uz policu osiguranja od automobilske odgovornosti uručiti Europsko izvješće o nezgodi.
- (3) Za vrijeme upotrebe vozila u prometu vozač je dužan imati Europsko izvješće o nezgodi i predložiti ga na zahtjev osobe ovlaštene za nadzor u prometu.

GLAVA IV.
OSIGURANJE VLASNIKA ZRAKOPLOVA OD ODGOVORNOSTI
ZA ŠTETE NANESENE TREĆIM OSOBAMA I PUTNICIMA

Dužnost sklapanja ugovora o osiguranju

Članak 39.

- (1) Vlasnik zrakoplova upisanog u Hrvatski registar civilnih zrakoplova dužan je sklopiti ugovor o osiguranju od odgovornosti za štete koje zrakoplov može nanijeti trećim osobama i putnicima.
- (2) Ugovorom o osiguranju iz stavka 1. ovoga članka pokrivena su:
 1. štete trećim osobama zbog smrti, tjelesne ozljede, narušavanja zdravlja, uništenja ili oštećenja stvari za vrijeme leta zrakoplova,
 2. štete zbog smrti, tjelesne ozljede ili narušavanja zdravlja putnika za vrijeme leta zrakoplova,
 3. štete zbog gubitka, odnosno oštećenja osobnih stvari putnika koje se nalaze u kabini zrakoplova,
 4. štete zbog gubitka odnosno oštećenja tereta i predane prtljage.
- (3) Treća osoba je svaka osoba osim putnika i članova letачke i kabinske posade zrakoplova za vrijeme leta zrakoplova.
- (4) Putnik iz stavka 2. točke 2. ovoga članka je svaka osoba koja se prevozi zrakoplovom uz pristanak zračnog prijevoznika, odnosno operatora zrakoplova, osim članova letачke i kabinske posade zrakoplova koji su u službi za vrijeme leta zrakoplova.
- (5) Ugovor o osiguranju iz stavka 1. ovoga članka ne mora pokrivati štete iz stavka 2. točke 3. i 4. ovoga članka ako se zrakoplov ne koristi u komercijalne svrhe.
- (6) Ugovorom o osiguranju iz stavka 1. ovoga članka pokrivena su i štete zbog rizika rata i terorizma.
- (7) Iznimno od odredbi stavka 6. ovoga članka, za zrakoplove kojima MTOM iznosi do 500 kg ugovor o osiguranju iz stavka 1. ovoga članka ne mora pokrivati štete zbog rizika rata i terorizma.
- (8) Vlasnik inozemnog zrakoplova koji obavlja let zrakoplova u zračnom prostoru Republike Hrvatske mora imati važeći ugovor o osiguranju od odgovornosti za štete iz stavka 2. ovoga članka, ako međunarodnim ugovorom nije drugačije određeno.
- (9) Iznimno od odredbi stavka 8. ovoga članka, vlasnik zrakoplova koji nije iz Republike Hrvatske odnosno države članice Europske unije odnosno čiji zrakoplov je registriran izvan teritorija Europske unije i čiji letovi ne uključuju slijetanje na teritorij ili uzlijetanje s teritorija Europske unije, nego samo izvršavanje leta u zračnom prostoru Republike Hrvatske ne mora ugovorom o osiguranju imati pokrivena štete iz stavka 2. točke 2., 3. i 4. ovoga članka.
- (10) Odredbe članka 29., 30., 31., 32., 33. i 34. ovoga Zakona kojima se uređuje osiguranje vlasnika vozila od odgovornosti za štete nanese trećim osobama, odgovarajuće se primjenjuju na osiguranje vlasnika zrakoplova od odgovornosti za štetu nanese trećim osobama i putnicima.

Obveza društva za osiguranje i osigurana svota

Članak 40.

- (1) Obvezu društva za osiguranje iz ugovora o osiguranju iz članka 39. stavka 1. ovoga Zakona predstavlja osigurana svota važeća na dan štetnog događaja, ako ugovorom o osiguranju nije određena viša osigurana svota.

- (2) Najniža osigurana svota po jednom štetnom događaju određena ugovorom o osiguranju iz stavka 1. ovoga članka iznosi:
1. za štete trećim osobama:
 - a) za parajedrilice i motorne jedrilice, te ovjesne jedrilice kojima MTOM iznosi više od 20 kg 10.000 SDR,
 - b) za slobodne balone s posadom 20.000 SDR,
 - c) za zrakoplove kojima MTOM iznosi:

– od 20 do 500 kg	750.000 SDR,
– od 501 do 1000 kg	1.500.000 SDR,
– od 1.001 do 2.700 kg	3.000.000 SDR,
– od 2.701 do 6000 kg	7.000.000 SDR,
– od 6.001 do 12.000 kg	18.000.000 SDR,
– od 12.001 do 25.000 kg	80.000.000 SDR,
– od 25.000 kg do 50.000 kg	150.000.000 SDR,
– od 50.001 kg do 200.000 kg	300.000.000 SDR,
– od 200.001 kg do 500.000 kg	500.000.000 SDR,
– iznad 500.001 kg	700.000.000 SDR,
 2. za pojedinog putnika 250.000 SDR,
 3. za osobne stvari putnika koje se nalaze u kabini zrakoplova 1.000 SDR,
 4. za teret i predanu prtljagu, po kg 17 SDR.
- (3) Iznimno od odredbe stavka 2. točke 2. ovoga članka, najniža osigurana svota po jednom štetnom događaju određena ugovorom o osiguranju iz članka 39. stavka 1. ovoga Zakona za zrakoplove kojima MTOM iznosi 2.700 kg ili manje koji se ne koristi u komercijalne svrhe za pojedinog putnika iznosi 100.000 SDR.
- (4) Odluku o povećanju osigurane svote iz stavka 2. ovoga članka donosi Vlada Republike Hrvatske na prijedlog nadzornog tijela.
- (5) Odluka iz stavka 4. ovoga članka objavljuje se u »Narodnim novinama«.

GLAVA V.
OSIGURANJE VLASNIKA BRODICE ODNOSNO JAHTE OD ODGOVORNOSTI
ZA ŠTETU NANESENU TREĆIM OSOBAMA
Dužnost sklapanja ugovora o osiguranju
Članak 41.

- (1) Vlasnik brodice odnosno jahte čija je snaga porivnih strojeva veća od 15 kW, a koja po propisima o registraciji brodica mora biti upisana u očevidnik brodica odnosno jahti, dužan je sklopiti ugovor o osiguranju od odgovornosti za štetu koju uporabom brodice odnosno jahte može nanijeti trećim osobama zbog smrti, tjelesne ozljede ili narušavanja zdravlja.
- (2) Trećim osobama iz stavka 1. ovoga članka ne smatraju se osobe koje se nalaze na brodici odnosno jahti kojom je prouzročena šteta, osobe koje se nalaze na drugoj brodici, jahti, brodu odnosno drugom plovnom objektu.
- (3) Vlasnik inozemne brodice odnosno jahte koja ulazi u teritorijalno more Republike Hrvatske mora imati važeći ugovor o osiguranju od odgovornosti za štete iz stavka 1. ovoga članka, osim ako ne postoji drugo odgovarajuće jamstvo za naknadu štete ili ako međunarodnim ugovorom nije drugačije određeno.

- (4) Odredbe članka 29., 30., 31., 32., 33. i 34. ovoga Zakona kojima se uređuje osiguranje vlasnika vozila od odgovornosti za štetu nanесenu trećim osobama, odgovarajuće se primjenjuju na osiguranje vlasnika brodice odnosno jahte od odgovornosti za štetu nanесenu trećim osobama.
- (5) Odredbe ovoga članka odgovarajuće se primjenjuju na odgovornost vlasnika motornog čamca pri plovidbi unutarnjim vodama Republike Hrvatske.

Osigurana svota

Članak 42.

- (1) Obveze društva za osiguranje iz ugovora o osiguranju iz članka 41. stavka 1. ovoga Zakona predstavlja osigurana svota važeća na dan štetnog događaja, ako ugovorom o osiguranju nije određena viša osigurana svota.
- (2) Najniža osigurana svota po jednom štetnom događaju određena ugovorom o osiguranju iz članka 41. stavka 1. ovoga Zakona iznosi 3.500.000,00 kuna.
- (3) Odluku o povećanju osigurane svote iz stavka 2. ovoga članka donosi Vlada Republike Hrvatske na prijedlog nadzornog tijela.
- (4) Odluka iz stavka 3. ovoga članka objavljuje se u »Narodnim novinama«.

GLAVA VI.

OBAVLJANJE POSLOVA OBVEZNIH OSIGURANJA

Opća odredba

Članak 43.

Društvo za osiguranje smije obavljati poslove obveznih osiguranja iz članka 2. stavka 1. ovoga Zakona samo ako je član Hrvatskog ureda za osiguranje.

GLAVA VII.

GARANCIJSKI FOND

Garancijski fond

Članak 44.

- (1) Garancijski fond je imovina Hrvatskog ureda za osiguranje namijenjena izvršenju obveza po osnovi:
 1. šteta nastalih izvan teritorija Republike Hrvatske u nekoj od država članica Europske unije odnosno trećoj državi članici Sustava zelene karte od osiguranih i neosiguranih vozila koja se uobičajeno nalaze u Republici Hrvatskoj za koje inozemnom nacionalnom uredu, sukladno Kretskom sporazumu, Multilateralnom sporazumu te drugim međunarodnim sporazumima jamči Hrvatski ured za osiguranje,
 2. šteta nastalih izvan teritorija Republike Hrvatske u nekoj od država članica Europske unije od vozila inozemne registracije osiguranih na temelju članka 35. stavka 1. ovoga Zakona,
 3. šteta nastalih izvan teritorija Republike Hrvatske u nekoj od država članica Europske unije odnosno trećoj državi članici Sustava zelene karte na temelju članka 57. ovoga Zakona,
 4. šteta nastalih na teritoriju Republike Hrvatske od neosiguranih prijevoznih sredstava,

5. šteta zbog smrti, tjelesne ozljede ili oštećenja zdravlja nastalih na teritoriju Republike Hrvatske od nepoznatih prijevoznih sredstava,
 6. šteta nastalih na teritoriju Republike Hrvatske od vozila inozemne registracije iz članka 34., 36. i 37. ovoga Zakona,
 7. šteta zbog uništenja ili oštećenja stvari nastalih na teritoriju Republike Hrvatske od nepoznatih vozila na temelju članka 30. ovoga Zakona,
 8. šteta koje oštećene osobe nisu mogle naplatiti zbog nastanka razloga za prestanak društva za osiguranje odnosno stečaja na temelju članka 31. ovoga Zakona,
 9. osiguranog iznosa ako vlasnik vozila koje služi za prijevoz putnika suprotno odredbi članka 21. ovoga Zakona nije sklopio ugovor o osiguranju putnika u javnom prometu od posljedica nesretnog slučaja ili ako osigurani iznos nije isplaćen zbog nastanka razloga za prestanak društva za osiguranje, odnosno stečaja na temelju članka 31. ovoga Zakona.
- (2) Iz Garancijskog fonda nadoknađuju se i troškovi obrade šteta iz stavka 1. ovoga članka.
 - (3) Odredbe stavka 1. i 2. ovoga članka primjenjuju se i na štete koje u nastale, a nisu riješene prije stupanja na snagu ovoga Zakona.
 - (4) Iz Garancijskog fonda ne nadoknađuju se štete koje prouzroče vozila inozemne registracije koja prometuju na teritoriju Republike Hrvatske na temelju posebnih sporazuma kojih je potpisnik Republika Hrvatska, ako ta vozila nemaju međunarodnu ispravu ili dokaz o postojanju osiguranja od automobilske odgovornosti iz članka 32., stavka 1. ovoga Zakona.
 - (5) Zavodi za zdravstveno, mirovinsko i invalidsko osiguranje te društva za osiguranje sa subrogacijskim potraživanjima, kao i druge fizičke i pravne osobe koje su na bilo koji način neposredno oštećenoj osobi nadoknadile štetu ili dio štete nanesene uporabom neosiguranog ili nepoznatog prijevoznog sredstva, nemaju pravo na naknadu isplaćenih iznosa iz Garancijskog fonda.
 - (6) Iznimno od odredbe stavka 5. ovoga članka, društvo za osiguranje koje je oštećenoj osobi nadoknadilo štetu ili dio štete nanesene uporabom neosiguranog ili nepoznatog prijevoznog sredstva po osnovi obveznih osiguranja u prometu iz članka 2. stavak 1. ovoga Zakona ima pravo na naknadu isplaćenih iznosa iz Garancijskog fonda.
 - (7) U slučaju postojanja prava na naknadu štete iz Garancijskog fonda, od oštećene se osobe ne smije zahtijevati podnošenje dokaza o tome da osoba odgovorna za štetu odbija odnosno da nije sposobna platiti štetu.
 - (8) Mogući spor između Hrvatskog ureda za osiguranje i društva za osiguranje ili između društava za osiguranje, glede pitanja tko je od njih dužan isplatiti naknadu štete oštećenoj osobi, riješit će se na način da je to dužan učiniti onaj kojemu je oštećena osoba prvo podnijela odštetni zahtjev. Naknadu štete oštećenoj osobi treba isplatiti neodgodivo. U slučaju da kasnije bude donesena pravomoćna odluka prema kojoj je naknadu štete dužna isplatiti suprotna strana, strana koja je oštećenoj osobi nadoknadila štetu ima pravo na naknadu i to isplaćenog iznosa štete, kamate i troškova.
 - (9) Za obveze iz ovoga članka oštećenim osobama jamči Hrvatski ured za osiguranje.
 - (10) Hrvatski ured za osiguranje ima pravo na naknadu od osobe koja je odgovorna za štetu, i to isplaćenog iznosa štete, kamate i troškova.

Obveza uplaćivanja doprinosa za Garancijski fond

Članak 45.

- (1) Društvo za osiguranje koje obavlja poslove obveznih osiguranja iz članka 2. stavka 1. ovoga Zakona dužno je Hrvatskom uredu za osiguranje uplaćivati doprinos za Garancijski

fond, i to razmjerno premiji ostvarenoj u određenoj vrsti obveznog osiguranja u prethodnoj godini.

- (2) Nadzorno tijelo propisat će način obračuna i rokove uplate doprinosa iz stavka 1. ovoga članka.
- (3) Hrvatski ured za osiguranje dužan je neodgodivo obavijestiti nadzorno tijelo ako društvo za osiguranje postupa u suprotnosti s odredbama stavka 1. ovoga članka i propisima donesenima na temelju stavka 2. ovoga članka.
- (4) Ako društvo za osiguranje postupa u suprotnosti s odredbama stavka 1. ovoga članka i propisa donesenih na temelju stavka 2. ovoga članka, nadzorno tijelo takvom društvu može oduzeti dozvolu za obavljanje poslova obveznih osiguranja iz članka 2. stavka 1. ovoga Zakona.

Imovina namijenjena za obveze Garancijskog fonda

Članak 46.

- (1) Hrvatski ured za osiguranje dužan je imovinu namijenjenu za obveze Garancijskog fonda voditi odvojeno od ostale imovine Hrvatskog ureda za osiguranje.
- (2) Hrvatski ured za osiguranje dužan je nadzornom tijelu dostavljati mjesečno izvješće o stanju imovine namijenjene za obveze Garancijskog fonda.
- (3) Nadzorno tijelo detaljnije će propisati način vođenja i uporabe imovine namijenjene za obveze Garancijskog fonda.

GLAVA VIII.

POSEBNE ODREDBE O PROVOĐENJU OSIGURANJA OD AUTOMOBILSKE ODGOVORNOSTI

VIII.1. Zaštita oštećenih osoba u prometnim nezgodama u državama članicama Europske unije Ovlašteni predstavnik za rješavanje šteta

Članak 47.

- (1) Ovlašteni predstavnik za rješavanje šteta na temelju osiguranja od automobilske odgovornosti (u daljnjem tekstu: ovlašteni predstavnik) je osoba koja u ime i za račun odgovornog osiguratelja prikuplja informacije, poduzima mjere potrebne za rješavanje šteta te u državi stalnog prebivališta oštećene osobe obavlja odgovarajuće isplate u slučaju šteta nastalih zbog prometne nezgode u državi članici Europske unije koja nije država stalnog prebivališta oštećene osobe odnosno u trećim državama čiji je nacionalni Ured za osiguranje član Sustava zelene karte, a prouzročenih uporabom vozila koja su osigurana i uobičajeno stacionirana u nekoj od država članica Europske unije različitoj od države stalnog prebivališta oštećene osobe.
- (2) Ovlašteni predstavnik mora imati sve potrebne ovlasti za zastupanje društva za osiguranje u odnosu na oštećene osobe i državna tijela, te u toj državi mora imati sjedište odnosno prebivalište.
- (3) Ovlašteni predstavnik mora biti osposobljen za obradu odštetnih zahtjeva na službenom jeziku države za koju je imenovan.
- (4) Ovlašteni predstavnik može raditi za jedno društvo ili za više društava za osiguranje.
- (5) Bez obzira na odredbu stavka 1. ovoga članka, oštećena osoba može odštetni zahtjev ostvarivati izravno od prouzročitelja prometne nezgode ili odgovornog osiguratelja.

- (6) Pravne osobe iz članka 27. ovoga Zakona te druge pravne osobe na koje su na temelju ovoga Zakona prenijeta prava oštećene osobe na naknadu, nemaju pravo ostvarivati naknadu štete od ovlaštenog predstavnika.

Članak 48.

- (1) Društvo za osiguranje koje obavlja poslove osiguranja od automobilske odgovornosti na teritoriju Republike Hrvatske, dužno je u svim drugim državama članicama Europske unije imenovati ovlaštene predstavnike.
- (2) Društvo za osiguranje putem Informacijskog centra izvješćuje informacijske centre drugih država članica Europske unije o imenima i adresama ovlaštenih predstavnika.

Članak 49.

Sustav imenovanja ovlaštenih predstavnika u državama članicama Europske unije ne utječe na materijalno pravo koje se primjenjuje pri obradi konkretnih odštetnih zahtjeva, niti mijenja sudsku nadležnost.

Članak 50.

- (1) U slučaju neimovinske štete odgovorni je osiguratelj ili njegov ovlašteni predstavnik dužan u roku od tri mjeseca od dana podnošenja odštetnog zahtjeva, oštećenoj osobi dostaviti:
- obrazloženu ponudu za naknadu štete ako su odgovornost za naknadu štete i visina štete nesporni,
 - utemeljeni odgovor ako su odgovornost za naknadu štete ili visina štete sporni.
- (2) Ako odgovorni osiguratelj ili njegov ovlašteni predstavnik u roku iz stavka 1. ovoga članka oštećenoj osobi ne dostavi obrazloženu ponudu za naknadu štete, odnosno utemeljeni odgovor, oštećena osoba protiv odgovornog osiguratelja može podnijeti tužbu u mjestu svoga prebivališta.
- (3) Nadzorno tijelo izvijestit će nadležno nadzorno tijelo države članice ako odgovorni osiguratelj ili njegov ovlašteni predstavnik krši odredbu stavka 1. ovoga članka.

VIII.2. Informacijski centar

Članak 51.

- (1) Informacijski centar uspostavlja se u okviru Hrvatskog ureda za osiguranje radi što učinkovitijeg ostvarivanja odštetnog zahtjeva na osnovi šteta nastalih u prometnim nezgodama uporabom vozila.

Članak 52.

- (1) Informacijski centar iz članka 51. ovoga Zakona:
1. prikuplja podatke i vodi registar podataka,
 2. omogućuje uvid u podatke iz točke 1. ovoga stavka,
 3. pruža pomoć oštećenim osobama pri prikupljanju podataka iz registra iz točke 1. ovoga stavka i prikupljanju podataka iz registra informacijskih centara drugih država članica Europske unije.
- (2) Registar iz stavka 1. točke 1. ovoga članka sadrži podatke:

1. o registarskim oznakama, vrstama, markama, tipovima te brojevima šasija vozila registriranih u Republici Hrvatskoj,
 2. o brojevima polica osiguranja od automobilske odgovornosti za vozila iz točke 1. ovoga stavka,
 3. o datumima prestanka važenja osigurateljnog pokrića na temelju ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti,
 4. o nazivima i sjedištima društava za osiguranje koja pružaju osigurateljno pokriće na temelju polica osiguranja iz točke 3. ovoga stavka,
 5. o imenu i prezimenu (odnosno nazivu), datumu rođenja, stalnom i privremenom prebivalištu osiguranika,
 6. o imenima i adresama odnosno sjedištima ovlaštenih predstavnika koje su imenovala društva za osiguranje iz Republike Hrvatske u drugim državama članicama Europske unije,
 7. o popisu vlasnika vozila koja su u Republici Hrvatskoj izuzeta od obveze osiguranja od automobilske odgovornosti.
- (3) Podaci iz stavka 2. ovoga članka prikupljaju se od društava za osiguranje i evidencije registriranih vozila u Republici Hrvatskoj.
- (4) Na zahtjev oštećene osobe podatke iz stavka 2. ovoga članka Hrvatski ured za osiguranje zatražit će i iz registara informacijskih centara drugih država članica Europske unije.
- (5) Društvo za osiguranje i tijelo koje vodi evidenciju registriranih vozila u Republici Hrvatskoj dužni su podatke iz stavka 2. ovoga članka redovito dostavljati Hrvatskom uredu za osiguranje.

Članak 53.

Podatke iz članka 52. stavka 2. točke 1., 2., 3., 4. i 5. ovoga Zakona Informacijski centar čuva najmanje sedam godina od dana odjave registracije vozila ili prestanka važenja police osiguranja.

Članak 54.

Radi pružanja pomoći kod prikupljanja podataka iz članka 52. stavka 1. točke 3. ovoga Zakona Informacijski centar surađuje s informacijskim centrima drugih država članica Europske unije.

Članak 55.

- (1) Informacijski centar dužan je oštećenim osobama sedam godina nakon prometne nezgode, iz svoga ili iz registra Informacijskog centra druge države članice Europske unije, neodgodivo omogućiti uvid u sljedeće podatke:
1. naziv i adresu društva za osiguranje koje pruža osigurateljno pokriće na temelju police osiguranja vozila kojim je prouzročena prometna nezgoda,
 2. broj police osiguranja iz točke 1. ovoga stavka,
 3. ime i prezime (odnosno naziv) te adresu ovlaštenog predstavnika u Republici Hrvatskoj kojeg je imenovalo društvo za osiguranje države članice Europske unije koje pruža osigurateljno pokriće na temelju police osiguranja vozila kojim je prometna nezgoda prouzročena.
- (2) Informacijski centar na zahtjev oštećene osobe prikuplja podatke o imenu i prezimenu (odnosno nazivu) te adresi vlasnika, pretežitog vozača ili evidentiranog korisnika vozila ako

je oštećena osoba iskazala pravni interes za prikupljanje takve informacije. Navedene podatke Informacijski centar prikuplja ponajprije od društava za osiguranje ili od tijela nadležnih za registraciju vozila.

- (3) Informacijski centar pribavlja za oštećenu osobu podatak o imenu i prezimenu (odnosno nazivu) te adresi osobe koja mu jamči za štetu prouzročenu vozilom za koju vrijedi iznimka od obveze sklapanja osiguranja od automobilske odgovornosti.

Članak 56.

- (1) Informacijski centar mora svim oštećenim osobama te drugim sudionicima bilo koje prometne nezgode omogućiti uvid u podatke i korištenje podataka sukladno ovom Zakonu.
- (2) Obrada i čuvanje podataka, omogućavanje uvida u podatke i korištenje podataka koji su po svojoj prirodi osobni podaci, mora se obavljati sukladno odredbama članka 16. ovoga Zakona.

VIII.3. Ured za naknadu

Članak 57.

- (1) Ured za naknadu uspostavlja se u okviru Hrvatskog ureda za osiguranje.
- (2) Oštećene osobe sa stalnim prebivalištem u Republici Hrvatskoj odštetni zahtjev mogu podnijeti Uredu za naknadu ako je prometna nezgoda nastala u drugoj državi članici Europske unije, odnosno u trećoj državi čiji je nacionalni Ured za osiguranje član Sustava zelene karte, a prouzročena je vozilom koje je osigurano te uobičajeno stacionirano u drugoj državi članici Europske unije.
- (3) Ured za naknadu nadležan je samo u iznimnim slučajevima kada odgovorni osiguratelj odnosno njegov ovlašteni predstavnik nisu ispunili svoje obveze propisane ovim Zakonom.
- (4) Oštećene osobe iz stavka 2. ovoga članka mogu svoj odštetni zahtjev podnijeti Uredu za naknadu:
 1. ako u roku od tri mjeseca od dana kada je oštećena osoba podnijela svoj odštetni zahtjev odgovornom osiguratelju ili njegovu ovlaštenom predstavniku, odgovorni osiguratelj ili njegov ovlašteni predstavnik nisu postupili sukladno članku 50. ovoga Zakona,
 2. ako odgovorni osiguratelj u Republici Hrvatskoj nije imenovao ovlaštenog predstavnika; u tom slučaju oštećena osoba ne smije podnijeti odštetni zahtjev Uredu za naknadu ako odštetni zahtjev već ostvaruje neposredno od odgovornog osiguratelja i ako je oštećena osoba u roku od tri mjeseca nakon podnošenja odštetnog zahtjeva od odgovornog osiguratelja dobila utemeljen odgovor,
 3. ako nije bilo moguće u roku od dva mjeseca od dana podnošenja odštetnog zahtjeva identificirati vozilo odnosno odgovornog osiguratelja.

Članak 58.

- (1) Ured za naknadu dužan je očitovati se o odštetnom zahtjevu u roku od dva mjeseca od dana podnošenja odštetnog zahtjeva. Ured za naknadu obustavit će postupak ako društvo za osiguranje ili njegov ovlašteni predstavnik ispunji svoje obveze iz članka 50. ovoga Zakona.
- (2) Ured za naknadu o primitku odštetnog zahtjeva i o tome da će u roku od dva mjeseca od primitka odštetnog zahtjeva postupiti na odgovarajući način odmah obavješćuje:
 - a) odgovornog osiguratelja ili njegova ovlaštenog predstavnika,

- b) Ured za naknadu u državi članici Europske unije u kojoj je registrirano društvo za osiguranje kod kojeg je sklopljen ugovor o osiguranju od automobilske odgovornosti,
- c) osobu koja je prouzročila prometnu nezgodu ako je ona poznata.

Članak 59.

- (1) Ako je oštećena osoba iz članka 57. ovoga Zakona izravno protiv prouzročitelja prometne nezgode ili odgovornog osiguratelja pokrenula sudski postupak, odštetni zahtjev ne može uputiti Uredu za naknadu.
- (2) Pravne osobe na koje su na temelju zakona prešla prava oštećenih osoba na naknadu štete prema prouzročitelju prometne nezgode ili njegovu društvu za osiguranje i pravne osobe iz članka 27. ovoga Zakona nemaju pravo na naknadu štete od Ureda za naknadu.
- (3) Ako je Ured za naknadu oštećenoj osobi iz članka 57. ovoga Zakona isplatio štetu, ima pravo na naknadu isplaćenog iznosa štete i troškova od Ureda za naknadu one države članice Europske unije kod čijeg je društva za osiguranje, sukladno sklopljenim međunarodnim sporazumima, sklopljen ugovor o osiguranju od automobilske odgovornosti.
- (4) Ured za naknadu dužan je, sukladno sklopljenim međunarodnim sporazumima, nadoknaditi isplaćeni iznos štete Uredu za naknadu države članice Europske unije ako se radi o obvezi na temelju ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti društva za osiguranje koje je registrirano na području Republike Hrvatske.

Članak 60.

Ako nije moguće identificirati vozilo koje je prouzročilo štetu odnosno ako u roku od dva mjeseca od dana podnošenja odštetnog zahtjeva nije bilo moguće utvrditi odgovornog osiguratelja, oštećena osoba iz članka 57. ovoga Zakona može svoj odštetni zahtjev podnijeti Uredu za naknadu. Ured za naknadu koji je nadoknadio štetu oštećenoj osobi ima pravo na naknadu isplaćenih iznosa naknade štete i troškova sukladno sklopljenim međunarodnim sporazumima, i to:

- 1. u slučaju da nije bilo moguće utvrditi odgovornog osiguratelja – od Garancijskog fonda u onoj državi članici Europske unije u kojoj je vozilo uobičajeno stacionirano,
- 2. u slučaju da nije moguće identificirati vozilo – od Garancijskog fonda u onoj državi članici Europske unije u kojoj se prometna nezgoda dogodila,
- 3. u slučaju vozila iz trećih država – od Garancijskog fonda u onoj državi članici Europske unije u kojoj se prometna nezgoda dogodila.

Članak 61.

Ured za naknadu obveze iz članka 57. ovoga Zakona izvršava iz Garancijskog fonda.

VIII.4. Obavljanje poslova u osiguranju od automobilske odgovornosti država članica Europske unije

Članak 62.

- (1) Društvo za osiguranje države članice Europske unije, odnosno podružnica društva za osiguranje države članice Europske unije može na području Republike Hrvatske početi obavljati poslove obveznih osiguranja u prometu ako smije na području Republike Hrvatske obavljati poslove osiguranja sukladno članku 83. Zakona o osiguranju.

- (2) Društvo za osiguranje, odnosno podružnica iz stavka 1. ovoga članka mora biti član Hrvatskog ureda za osiguranje.
- (3) Na člana Hrvatskog ureda za osiguranje iz stavka 2. ovoga članka odgovarajuće se primjenjuju odredbe članka 43. i 45. ovoga Zakona.
- (4) Društvo za osiguranje odnosno podružnica iz stavka 1. ovoga članka, mora imenovati predstavnika koji ima sjedište odnosno stalno prebivalište u Republici Hrvatskoj, te njegovo ime odnosno naziv i adresu priopćiti nadzornom tijelu i Hrvatskom uredu za osiguranje.
- (5) Imenovani predstavnik iz stavka 4. ovoga članka u ime i za račun društva za osiguranje odnosno podružnice iz stavka 1. ovoga članka obrađuje odštetne zahtjeve i isplaćuje štete oštećenim osobama, zastupa društvo pred sudovima i nadležnim tijelima u Republici Hrvatskoj.
- (6) Imenovani predstavnik iz stavka 4. ovoga članka može obavljati i poslove ovlaštenog predstavnika iz članka 47. ovoga Zakona.
- (7) Imenovani predstavnik iz stavka 4. ovoga članka mora obavljati poslove na hrvatskom jeziku.

GLAVA IX.
KAZNE NE ODREDBE
Prekršaji osiguratelja
Članak 63.

- (1) Novčanom kaznom u iznosu od 1.000,00 do 5.000,00 kuna kaznit će za prekršaj društvo za osiguranje:
 1. ako ugovaratelju osiguranja ne uruči uvjete osiguranja sukladno odredbi članka 8. stavka 3. ovoga Zakona,
 2. ako na zahtjev svog osiguranika ne izda potvrdu o eventualno postavljenim odštetnim zahtjevima trećih osoba na temelju osiguranja od automobilske odgovornosti u roku, odnosno za razdoblje sukladno odredbi članka 22. stavka 8. ovoga Zakona,
- (2) Novčanom kaznom u iznosu od 500,00 do 1.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj iz stavka 1. ovoga članka i odgovorna osoba društva za osiguranje.
- (3) Novčanom kaznom u iznosu od 200.000,00 do 500.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj društvo za osiguranje:
 1. ako sklopi ugovor o osiguranju protivno odredbi članka 8. stavka 1. ovoga Zakona,
 2. ako primjenjuje uvjete osiguranja i cjenike premija osiguranja protivno odredbi članka 10. stavka 3. ovoga Zakona,
 3. ako obavlja poslove obveznih osiguranja iz članka 2. stavka 1. ovoga Zakona, a nije član Hrvatskog ureda za osiguranje
 4. ako ne uplati doprinos za Garancijski fond sukladno odredbama članka 45. stavka 1. i 2. ovoga Zakona.
- (4) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 25.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj iz stavka 3. ovoga članka i odgovorna osoba društva za osiguranje.
- (5) Novčanom kaznom u iznosu od 20.000,00 do 100.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj društvo za osiguranje:
 1. ako odbije ponudu za sklapanje ugovora o osiguranju protivno odredbi članka 8. stavka 2. ovoga Zakona,

2. ako počne primjenjivati uvjete osiguranja i cjenike premija osiguranja, a ne obavijesti nadzorno tijelo o uvjetima osiguranja i tehničkoj podlozi koju upotrebljava u roku iz članka 10. stavka 1. ovoga Zakona,
 3. ako oštećenoj osobi ne dostavi obrazloženu ponudu za naknadu štete odnosno utemeljeni odgovor u roku iz članka 12. stavka 1. ovoga Zakona,
 4. ako oštećenoj osobi ne isplati iznos nespornog dijela naknade štete sukladno odredbi članka 12. stavka 3. ovoga Zakona,
 5. ako postupa protivno odredbi članka 16. ovoga Zakona,
 6. ako ne imenuje ovlaštene predstavnike u državama članicama Europske unije sukladno odredbama članka 47. ovoga Zakona.
- (6) Novčanom kaznom u iznosu od 10.000,00 do 25.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj iz stavka 5. ovoga članka i odgovorna osoba društva za osiguranje.
- (7) Novčanom kaznom u iznosu od 10.000,00 do 25.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj ovlašteni predstavnik društva za osiguranje ako oštećenoj osobi ne dostavi obrazloženu ponudu za naknadu štete odnosno utemeljeni odgovor u roku iz članka 50. stavka 1. ovoga Zakona.

Prekršaji Hrvatskog ureda za osiguranje

Članak 64.

- (1) Novčanom kaznom u iznosu od 20.000,00 do 100.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj Hrvatski ured za osiguranje:
1. ako oštećenoj osobi ne dostavi obrazloženu ponudu za naknadu štete odnosno utemeljeni odgovor u roku iz članka 12. stavka 1. ovoga Zakona kada je nadležan za naknadu štete sukladno odredbama članka 15. stavka 1. ovoga Zakona,
 2. ako oštećenoj osobi ne isplati iznos nespornog dijela naknade štete sukladno odredbi članka 12. stavka 3. ovoga Zakona kada je nadležan za naknadu štete sukladno odredbama članka 15. stavka 1. ovoga Zakona,
 3. ako postupa protivno odredbi članka 16. ovoga Zakona,
 4. ako imovinu Garancijskog fonda vodi protivno odredbi članka 46. stavka 1. ovoga Zakona,
 5. ako ne vodi i ne upotrebljava imovinu Garancijskog fonda na način određen propisom donesenim ne temelju članka 46. stavka 3. ovoga Zakona,
 6. ako ne uspostavi Informacijski centar, te ne održava njegovu ažurnost sukladno odredbi članka 51. ovoga Zakona,
 7. ako Informacijski centar ne čuva podatke iz članka 52. stavka 2. točke 1., 2., 3., 4., i 5. ovoga Zakona sukladno odredbama članka 53. ovoga Zakona,
 8. ako ne uspostavi Ured za naknadu sukladno odredbama članka 57. ovoga Zakona,
 9. ako ne obavijesti nadzorno tijelo o saznanju da osiguratelj čini prekršaj odnosno ne dostavi sve dokaze sukladno odredbama članka 67. stavka 2. i 3. ovoga Zakona.
- (2) Novčanom kaznom u iznosu od 10.000,00 do 25.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj iz stavka 1. ovoga članka i odgovorna osoba Hrvatskog ureda za osiguranje.
- (3) Novčanom kaznom u iznosu od 1.000,00 do 5.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj Hrvatski ured za osiguranje:
1. ako ne obavijesti nadzorno tijelo sukladno odredbi članka 45. stavka 3. ovoga Zakona,
 2. ako ne izvijesti nadzorno tijelo o stanju imovine Garancijskog fonda na način utvrđen odredbama članka 46. stavka 2. ovoga Zakona,

3. ako oštećenoj osobi, odnosno drugom sudioniku prometne nezgode ne omogući uvid u podatke i korištenje podataka sukladno odredbi članka 56. ovoga Zakona.
- (4) Novčanom kaznom u iznosu od 500,00 do 1.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj iz stavka 3. ovoga članka i odgovorna osoba Hrvatskog ureda za osiguranje.

Prekršaji vlasnika prijevoznog sredstva

Članak 65.

- (1) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 20.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna ili fizička osoba ako kao vlasnik prijevoznog sredstva prije uporabe prijevoznog sredstva u prometu ne sklopi ugovor o osiguranju te ga ne obnavlja dok je prijevozno sredstvo u prometu sukladno odredbi članka 4. stavka 1. ovoga Zakona.
- (2) Novčanom kaznom u iznosu od 1.000,00 do 5.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj iz stavka 1. ovoga članka i odgovorna osoba pravne osobe.

Prekršaji vozača prijevoznog sredstva

Članak 66.

- (1) Novčanom kaznom u iznosu od 300,00 do 1.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač prijevoznog sredstva:
 1. ako na zahtjev ovlaštene službene osobe ne predoči policu osiguranja ili drugi dokaz o sklopljenom ugovoru o osiguranju sukladno odredbi članka 6. stavka 1. ovoga Zakona,
 2. ako na zahtjev ovlaštene službene osobe ne predoči Europsko izvješće o nezgodi sukladno odredbi članka 38. stavka 3. ovoga Zakona.
- (2) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 20.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač prijevoznog sredstva ako ne sklopi ugovor o osiguranju od automobilske odgovornosti (granično osiguranje) sukladno odredbama članka 35. stavka 1. ovoga Zakona.

Pokretanje prekršajnog postupka

Članak 67.

- (1) Prekršajni postupak pokreće se na prijedlog:
 - nadzornog tijela za prekršaje iz članka 63. i 64. ovoga Zakona,
 - tijela za nadzor u prometu za prekršaje iz članka 65. i 66. ovoga Zakona.
- (2) Hrvatski ured za osiguranje dužan je neodgodivo obavijestiti nadzorno tijelo ako ima saznanja da osiguratelj čini prekršaj iz članka 63. ovoga Zakona.
- (3) Hrvatski ured za osiguranje dužan je uz obavijest iz stavka 2. ovoga članka nadzornom tijelu dostaviti sve dokaze o prekršaju osiguratelja.

GLAVA X.

PRIJELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE

Uvjeti osiguranja i premije

Članak 68.

- (1) Društva za osiguranje koja obavljaju poslove obveznih osiguranja u prometu iz članka 2. stavka 1. ovoga Zakona dužna su primjenjivati odredbe stavka 2., 3., 4., 5., 6., 7., 8., i 9. ovoga članka.

- (2) Društva za osiguranje iz stavka 1. ovoga članka dužna su, kao članovi Hrvatskog ureda za osiguranje, donijeti zajedničke uvjete osiguranja i premijski sustav s jedinstvenim osnovicama funkcionalne premije osiguranja za vrste osiguranja iz članka 2. stavka 1. ovoga Zakona.
- (3) Društva za osiguranje dužna su prije primjene zajedničkih uvjeta osiguranja i premijskog sustava iz stavka 2. ovoga članka dobiti odobrenje nadzornog tijela.
- (4) Zahtjev za izdavanje odobrenja iz stavka 3. ovoga članka podnosi Hrvatski ured za osiguranje.
- (5) Nadzorno tijelo izdat će odobrenje iz stavka 3. ovoga članka ako su zajednički uvjeti osiguranja i premijski sustav iz stavka 2. ovoga članka sukladni propisima koji uređuju oblikovanje tehničkih pričuva, aktuarskim načelima i pravilima struke.
- (6) Ako nadzorno tijelo utvrdi da zajednički uvjeti osiguranja i premijski sustav iz stavka 2. ovoga članka nisu sukladni propisima koji uređuju oblikovanje tehničkih pričuva, aktuarskim načelima i pravilima struke donijet će mjeru da ih društvo za osiguranje izmijeni.
- (7) Nadzorno tijelo u odobrenju iz stavka 5. ovoga članka odredit će početak primjene zajedničkih uvjeta osiguranja i premijskog sustava osiguranja iz stavka 2. ovoga članka.
- (8) Zajedničke uvjete i premijski sustav iz stavka 2. ovoga članka objavljuje Hrvatski ured za osiguranje nakon dobivanja odobrenja iz stavka 3. ovoga članka, a najkasnije 30 dana prije početka primjene.
- (9) Nadzorno tijelo može samostalno donijeti zajedničke uvjete osiguranja i premijski sustav s jedinstvenim osnovicama funkcionalne premije osiguranja za vrste osiguranja iz članka 2. stavka 1. ovoga Zakona ako na osnovi tehničkih rezultata poslovanja društava za osiguranje iz stavka 1. ovoga članka procijeni potrebnim odnosno ako se ne primjenjuju odredbe stavka 2., 3., 4., 6. i 7. ovoga članka.

Usklađivanje društava za osiguranje

Članak 69.

- (1) Društva za osiguranje koja na dan stupanja na snagu ovoga Zakona obavljaju poslove obveznih osiguranja u prometu dužna su u roku od šest mjeseci od dana stupanja na snagu ovoga Zakona uskladiti svoje uvjete za osiguranje s odredbama ovoga Zakona.
- (2) Hrvatski ured za osiguranje dužan je u roku od jedne godine od dana stupanja na snagu ovoga Zakona uspostaviti Informacijski centar sukladno odredbama ovoga Zakona.

Donošenje propisa

Članak 70.

- (1) Nadzorno tijelo dužno je donijeti propise na temelju ovlasti iz ovoga Zakona u roku od šest mjeseci od dana stupanja na snagu ovoga Zakona.
- (2) Do stupanja na snagu propisa iz stavka 1. ovoga članka primjenjuju se podzakonski propisi doneseni na temelju Zakona o osiguranju (»Narodne novine«, br. 46/97. – pročišćeni tekst, 116/99. i 11/02.), ako nisu u suprotnosti s ovim Zakonom.

Prestanak važenja propisa

Članak 71.

- (1) Od dana prijema Republike Hrvatske u članstvo Europske unije početak će se primjenjivati odredbe članka 30. stavka 3., članka 36. stavka 6., članka 37., članka 44. stavka 1. točke 2.

i 7., članka 47. do 50., članka 52. stavka 2. točke 6., članka 54. i 55. te članka 57. do 59. ovoga Zakona.

- (2) Do dana iz stavka 1. ovoga članka odredbe članka 32. stavka 1. i članka 35. stavka 1. ovoga Zakona na odgovarajući način primjenjuju se samo na teritoriju Republike Hrvatske.
- (3) Članak 68. ovoga Zakona prestaje važiti 31. prosinca 2007.

Stupanje na snagu

Članak 72.

Ovaj Zakon objavit će se u »Narodnim novinama«, a stupa na snagu 1. siječnja 2006.

mr. Stjepan Pintarić

**IV. DIREKTIVA EUROPSKE UNIJE O OSIGURANJU OD
AUTOMOBILSKE ODGOVORNOSTI – ULOGA I ZNAČAJ
OVLAŠTENOG PREDSTAVNIKA U SLOVENIJI**

IV. Direktiva Europske unije o osiguranju od automobilske odgovornosti – uloga i značaj ovlaštenog predstavnika u Sloveniji

Uvod

Uslijed razvoja gospodarstva, posebno turizma i automobilske industrije, cestama Europe se kreće sve veći broj motornih vozila, a nažalost i sve je veći broj žrtava prometnih nezgoda. Prema nekim podacima već je prije zadnjeg proširenja EU bilo više od 500.000 posjetitelja ozlijeđenih u prometnim nezgodama izvan države njihovog trajnog prebivališta. Europska unija željela je i želi preko svojih do sada usvojenih 5 Direktiva od automobilske odgovornosti od 1972. godine pa do današnjih dana što bolje zaštititi žrtve prometnih nezgoda. Direktive su morale biti implementirane u nacionalna zakonodavstva država članica EU. Četvrta Direktiva EU od automobilske odgovornosti donijela je na područje obrade međunarodnih automobilskih šteta najviše novosti. Ona je posljedica neuspjeha Sporazuma o zaštiti posjetitelja, kojeg je 1994. godine usvojio Savjet Ureda, a koji u praksi nikad nije zaživio ili se svodio tek na tehničku pomoć između nacionalnih Ureda (pribavljanje zapisnika policije, informacija o odgovornom osiguratelju itd.).

IV. Direktiva EU bila je objavljena u Službenom listu EU dana 20. 07. 2000., a tadašnje države članice EU bile su dužne svoja zakonodavstva uskladiti s odredbama Direktive do 20. 07. 2002. i istu početi primjenjivati od 20. 01. 2003.

Republika Slovenija unijela je IV. Direktivu EU od automobilske odgovornosti u 5A poglavlje Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o obveznim osiguranjima u prometu, a njezine odredbe primjenjuju se od 01. 05. 2004., ulaskom Republike Slovenije u EU.

I – Posljednje pripreme za primjenu IV. Direktive EU u Republici Sloveniji

S danom 01. 05. 2004. Slovenija je stupila u EU te je istog dana Slovensko zavarovalno združenje (SZZ) sa svojim članicama preuzelo obvezu vezano za **područje zaštite oštećene osobe koja ima prometnu nesreću u stranoj državi, članici Europskog gospodarskog prostora, Švicarskoj ili državi članici Sustava zelene karte, koja nije država njezinog stalnog prebivališta, a štetnik potječe iz jedne od država članica Europskog gospodarskog prostora ili Švicarske.**

* Adriatic Slovenica Zavarovalna družba d.d. Koper

Direktiva se temelji na tri instituta:

- **ovlaštenom predstavniku za obradu šteta,**
- informacijskom centru i
- uredu za naknadu.

Ovlašteni predstavnik za obradu šteta i informacijski centar imaju osnovnu funkciju i obvezu pomoći da oštećena osoba dođe do odštete u roku od tri mjeseca od dana podnošenja odštetnog zahtjeva ili da se oštećenom da pismeni, utemeljeni (obrazloženi) odgovor zašto zahtjev u tromjesečnom roku nije mogao biti riješen.

Samo u iznimnim slučajevima nastupa Ured za naknadu i to:

- **ako ovlašteni predstavnik nije ispunio na vrijeme svoju obvezu,**
- **ako strani odgovorni osiguratelj nije imenovao svog ovlaštenog predstavnika u Republici Sloveniji,**
- ako nije bilo identificirano vozilo štetnika u roku od 2 mjeseca,
- ako se nije moglo utvrditi odgovornog osiguratelja unutar roka od 2 mjeseca od datuma prometne nezgode.

Ulogu Informacijskog centra i Ureda za naknadu u Republici Sloveniji obavlja Slovensko zavarovalno združenje. Iscrpno izlaganje obveza i prava instituta IV. Direktive EU nalazi se u raznim referatima sa savjetovanja HUO-a i SZZ od 2002. - 2005. godine. Zato je težište mog izlaganja na centralnom institutu IV. Direktive, tj. **ovlaštenom predstavniku**, jer članice Ureda zelene karte SZZ igraju u praksi po odredbama IV. Direktive EU i ulogu odgovornog osiguratelja i ovlaštenog predstavnika pa tako će i članice HUO primjenom IV. Direktive EU u Republici Hrvatskoj biti u ulozi i odgovornog osiguratelja i ovlaštenog predstavnika.

Predstavnici Odjela međunarodnih šteta stručnog odbora Ureda zelene karte SZZ su u listopadu 2003. godine počeli s postupcima imenovanja ovlaštenih predstavnika za rješavanje odštetnih zahtjeva u 28 država EGP i Švicarske.

Iako IV. Direktiva izričito ne govori kakve kvalifikacije mora imati ovlašteni predstavnik, članice SZZ su sklapale sporazume prije svega s osiguravajućim društvima – korespondentima iz sustava rješavanja međunarodnih šteta po zelenoj karti (Kretski sporazum), a to čisto iz razloga što ta društva raspolažu sa stručnim kadrovima i poznata je njihova kvaliteta rada. Posebna pozornost kod sklapanja sporazuma po IV. Direktivi bila je posvećena korespondentima iz država članica EU koje graniče s Republikom Slovenijom (Italija, Austrija, Njemačka, Mađarska). Statistički podaci (2) nam govore da članice SZZ najveći broj međunarodnih šteta po zelenoj karti rješavaju baš sa tim državama. U rjeđim slučajevima članice SZZ sporazume po IV. Direktivi sklapale su sa raznim specijaliziranim uredima za rješavanje međunarodnih šteta (AVUS, Coris, Interschaden, Van Ameyde...).

Članice SZZ su kod sklapanja sporazuma po IV. Direktivi organizirale i sastanke s korespondentima – ovlaštenim predstavnicima iz pojedinih susjednih država. Od posebne važnosti bilo je jasno definiranje rokova pojedinih faza rješavanja odštetnih zahtjeva, refundacija isplaćenih iznosa, troškova obrade, danih ovlasti predstavniku kod rješavanja

materijalnih šteta, a posebno je bilo potrebno definirati njegovu ulogu kod rješavanja odštetnih zahtjeva za nematerijalne štete.

Odštetni zahtjevi po IV. Direktivi EU također se rješavaju na osnovu prava i pravne prakse države prometne nezgode (*lex loci delicti commissi*), iako su u toku višegodišnje rasprave u cilju primjene prava države u kojoj oštećeni ima svoje stalno prebivalište, tzv. Rim II (*lex loci damni*). Ovlašteni predstavnici za rješavanje šteta po IV. Direktivi nekih susjednih država dolazili su kod članica SZZ, kako bi se upoznali o načinu obrade međunarodnih šteta od automobilske odgovornosti, s odštetnim pravom i pravnom praksom, ili su članice SZZ s ovlaštenim predstavnicima susjednih država izmjenjivale upitnike u materiji obrade međunarodnih šteta.

Kao što su članice SZZ morale tražiti ovlaštene predstavnike po IV. Direktivi u svim državama Europskog gospodarskog prostora i Švicarske te sklapati s njima sporazume, tako su i strana osiguravajuća društva iz Europskog gospodarskog prostora i Švicarske sklapala jednake sporazume sa članicama Ureda zelene karte SZZ.

Popis svih ovlaštenih predstavnika članica Ureda zelene karte SZZ u državama Europskog gospodarskog prostora i Švicarske je djelatnicima članica SZZ i oštećenima dostupan na internet stranicama Informacijskog centra kod SZZ i kod članica Ureda zelene karte SZZ. Svaka od članica Ureda zelene karte SZZ morala je prije ulaska Republike Slovenije u EU popis svojih ovlaštenih predstavnika u državama Europskog gospodarskog prostora i Švicarske javiti Agenciji Republike Slovenije za nadzor osiguranja. Ako koja od članica ne bi svoju obvezu ispunila, Agencija bi mogla toj članici oduzeti pravo prodaje osiguranja od automobilske odgovornosti.

Informacijski centar kod SZZ raspolaže i popisom svih stranih osiguravajućih društava iz EGP i Švicarske, koja su u Republici Sloveniji imenovala svoje ovlaštene predstavnike za obradu međunarodnih šteta po odredbama IV. Direktive EU od automobilske odgovornosti. Taj popis se, međutim, za potrebe oštećenih osoba i članica Stručnog odbora sustava zelene karte kod SZZ dodatno provjerava kod informacijskih centara država članica Europskog gospodarskog prostora i Švicarske.

II – Iskustva ovlaštenog predstavnika i odgovornog osiguratelja u primjeni IV. Direktive EU u obradi međunarodnih šteta od automobilske odgovornosti

Da bi rješavanje međunarodnih šteta po odredbama IV. Direktive EU bilo brzo i kvalitetno, bilo je potrebno sklopiti kvalitetan ugovor između odgovornog osiguratelja i ovlaštenog predstavnika.

Već je u tekstu spomenuto da su članice Ureda zelene karte SZZ bile posebno pažljive kod sklapanja kvalitetnih sporazuma po odredbama IV. Direktive EU sa svojim korespondentima iz Sustava zelene karte susjednih država članica EU.

Pravni oblik sporazuma ovisan je od obveza koje su pogodbene strane dužne uzajamno poštivati, a opseg sporazuma određuju ovlasti koje odgovorni osiguratelj daje svom ovlaštenom

predstavniku. Direktiva govori o tome da ovlaštenu predstavnik mora imati **dovoljno ovlasti za rad** kako ne bi bio u svemu ovisan od napatka odgovornog osiguratelja. Ta sloboda je potrebna prije svega kod **rješavanja materijalnih šteta**, za koje ne postoje neke velike razlike u pojedinim državama EGP. Kod obrade materijalnih šteta ovlaštenu predstavnik mora imati slobodu utvrđivanja osnova odgovornosti i visine odštete. Ovlaštenu predstavnik ima, međutim, **ograničene ovlasti** kod obrade zahtjeva za **nematerijalne štete** radi različitih kriterija i razlika u priznavanju visine odštete u pojedinim državama EGP. Kod obrade zahtjeva za naknadu nematerijalne štete odgovorni osiguratelj ima glavnu riječ bilo kod utvrđivanja osnova odgovornosti (posebno kod suodgovornosti) kao i kod obračuna visine odštete. Ovlaštenu predstavnik igra ulogu kontaktne osobe između odgovornog osiguratelja i oštećene osobe te bdije nad rokovima postavljenim IV. Direktivom EU.

U sporazumu **obveze ovlaštenog predstavnika** moraju biti **jasno određene**, prije svega da:

- 1.) pozna jezik države za koju je imenovan kao ovlaštenu predstavnik,
- 2.) može primiti u obradu samo kompletan odštetni zahtjev, sa svim potrebnim podacima (da je naveden osiguratelj stranog vozila, vlasnik odnosno vozač stranog vozila, reg. broj pločice stranog vozila, broj police obveznog osiguranja ili drugi dokument (zelena karta) iz kojega se može razabrati postojanje obveznog osiguranja). Taj podatak vrlo je važan, jer tromjesečni rok počinje teći od dana primitka odštetnog zahtjeva. Ako oštećena osoba ne raspolaže potrebnim podacima onda ju je potrebno uputiti na Informacijski centar kod SZZ, koji će od Informacijskog centra države štetnika pribaviti potrebne podatke.
To ne znači da oštećenoj osobi treba odbiti procjenu štete na vozilu.
- 3.) mora u roku od nekoliko dana (5 dana) izvijestiti odgovornog osiguratelja o zaprimljenom odštetnom zahtjevu i dostaviti mu primljenu dokumentaciju (Europsko izvješće o nezgodi, potvrdu policije...),
- 4.) oštećenoj osobi odnosno njezinom zakonskom zastupniku pismeno potvrdi prijem odštetnog zahtjeva te ju informira o postupku koji slijedi, odmah počinje pribavljati dokumentaciju o osnovu i visini odštetnog zahtjeva (traži izjave svjedoka, nastoji zaštititi dokaze o visini zahtjeva – prikuplja po potrebi zdravstvenu dokumentaciju...),
- 5.) redovito izvješćuje odgovornog osiguratelja o stanju predmeta (e-mail, telefon...),
- 6.) dostavlja odgovornom osiguratelju zahtjeve oštećene osobe za nematerijalnu štetu i po potrebi u skraćenom obliku prevede bitnu medicinsku dokumentaciju,
- 7.) usuglasi sa odgovornim osigurateljem osnovanost odgovornosti i visinu odštete desetak dana prije isteka tromjesečnog roka,
- 8.) javlja odgovornom osiguratelju iznos pričuve,
- 9.) pridržava se tromjesečnog roka za slanje utemeljenog i obrazloženog pismenog odgovora. Ako taj rok ne poštuje, oštećena osoba može tražiti zatezne kamate koje padaju na njegov teret.

Sporazum mora jasno odrediti i **prava ovlaštenog predstavnika**:

- 1.) da primi u što kraćem roku (u narednih 5 dana) potvrdu pokrića od odgovornog osiguratelja, jer tek od datuma potvrđenog pokrića ovlaštenom predstavniku teče njegova obveza iz sporazuma,

- 2.) da od odgovornog osiguratelja što prije primi informaciju, ako slučajno za neku vrstu postavljenog zahtjeva ne postoji pokrivenje u državi prometne nezgode,
- 3.) da ako je do prometne nezgode došlo u trećoj državi (npr. u državi Sustava zelene karte), odgovorni osiguratelj dogovara sa ovlaštenim predstavnikom tko će zatražiti službenu dokumentaciju iz države prometne nesreće (uključenje korespondenta),
- 4.) da traži pomoć odnosno suradnju odgovornog osiguratelja kod utvrđivanja osnova odgovornosti i visine naknade za pojedine nejasne vidove materijalne štete,
- 5.) da mu se odgovorni osiguratelj pravovremeno, najkasnije tjedan dana prije isteka tromjesečnog roka očituje po pitanju osnova i visine nematerijalne štete,
- 6.) da mu odgovorni osiguratelj plati efektivne troškove i troškove obrade predmeta prema sporazumu.

Ako razmotrimo dosadašnji rad u obradi odštetnih zahtjeva po odredbama IV. Direktive EU (kao ovlašteni predstavnik ili kao odgovorni osiguratelj), možemo mirno potvrditi pozitivno iskustvo. Slovenska javnost i javnost susjednih država članica EU (prilično) dobro je upoznata sa IV. Direktivom EU. To se već dobro vidi iz prošlogodišnjeg broja prijavljenih aktivnih kao i pasivnih zahtjeva po IV. Direktivi EU u Republici Sloveniji (vidi statistiku). U 2005. godini su slovenski ovlašteni predstavnici obrađivali 1.048 aktivnih šteta po odredbama IV. Direktive (Austrija 249, Italija 399, Njemačka 163, Mađarska 51, itd.). Pasivnih šteta (slovenski odgovorni osiguratelj) bilo je prijavljenih samo 439 po IV. Direktivi (Austrija 102, Njemačka 151, Italija 79!!!, Mađarska 23, Češka 28, itd.) Izgleda da se oštećene osobe iz Italije još uvijek više obraćaju sa svojim odštetnim zahtjevima direktno ili preko svojih pravnih zastupnika na slovenskog odgovornog osiguratelja. Da li je tome uzrok neinformiranost ili nešto drugo?

Problemi se pojave onoga trenutka, kada ovlašteni predstavnik ili odgovorni osiguratelj ne izvrši ažurno svoje obveze (potvrda pokrivenja, nedostatak dokumentacije po osnovu odgovornosti, nepravovremeno davanje oštećenoj osobi ponude za naknadu odnosno utemeljeni i obrazloženi odgovor zašto zahtjev nije mogao biti riješen...). U tim slučajevima oštećena osoba ima pravo obratiti se ili direktno stranom odgovornom osiguratelju ili Uredu za naknadu. IV. Direktiva o osiguranju od AO zasnovana je za rješavanje odštetnih zahtjeva u mirnom postupku. Oštećena osoba ima pravo tužiti samo odgovornog stranog osiguratelja u njegovoj državi a ne i ovlaštenog predstavnika.

SZZ u ulozi Ureda za naknadu (Odškodninski urad) u 2004. godini (od 01. 05. 2004. nadalje) nije rješavao nijedan zahtjev po IV. Direktivi EU. U nekoliko slučajeva (manje od 10) je, doduše, intervenirao kod ovlaštenog predstavnika ili odgovornog osiguratelja radi kršenja tromjesečnog roka; budući da je uslijed intervencije ovlašteni predstavnik poslao ponudu za naknadu, daljnji rad Ureda za naknadu nije bio više potreban.

U 2005. godini bilo je isto tako nekoliko intervencija radi kršenja tromjesečnog roka (otprilike 10 – koji puta na zahtjev slovenske oštećene osobe ili stranog Ureda za naknadu kojemu se obratila strana oštećena osoba). U svim slučajevima intervencija je bila uspješna tako da niti slovenski niti strani Ured za naknadu nisu morali preuzeti rješavanje odštetnog zahtjeva od ovlaštenog predstavnika. Ured za naknadu rješavao je jedan predmet iz naslova neosiguranog vozila i dva predmeta iz naslova nepoznatog vozila. Bilo je i nekoliko slučajeva da strano osiguravajuće društvo nije u Republici Sloveniji imenovalo svog ovlaštenog predstavnika za rješavanje odštetnih zahtjeva. U tim slučajevima je uglavnom strano osiguravajuće društvo nakon poziva od strane SZZ za suglasnost obrade zahtjeva dalo prijedlog SZZ-u da zahtjev

riješi njegov korespondent u Sloveniji. Najviše puta se radilo o belgijskim ili nizozemskim osiguravajućim društvima.

Zaključak

Ako se vratimo na gornji tekst, možemo ustvrditi da su se članice Ureda zelene karte SZZ dobro pripremile za primjenu IV. Direktive EU od automobilske odgovornosti. Posljedica dobrog rada ovlaštenih slovenskih predstavnika za rješavanje šteta i odgovornih slovenskih osiguratelja je da Ured za naknadu kod SZZ nije imao do sada nekog naročitog posla. Problemi su se rađali obično u slučaju ako je strano osiguravajuće društvo imenovalo neko slovensko osiguravajuće društvo za svog ovlaštenog predstavnika kako bi udovoljilo normama IV. Direktive i zakonskoj regulativi, bez da bi sklopilo kvalitetan sporazum. U takvim slučajevima se slovenski ovlašten predstavnici danomice susreću s poteškoćama u svom radu. Mora neprestano urgirati pokriće, temelj odgovornosti, visinu odštete...

Direktive EU od automobilske odgovornosti (čak i V. Direktiva) već su implementirane u hrvatski Zakon o obveznim osiguranjima u prometu. Ako će i članice HUO-a biti tako pripremljene na izazove IV. Direktive EU, u što uopće ne sumnjamo, onda nekih posebnih poteškoća u primjeni IV. Direktive uopće ne bi smjelo biti.

Korišteni izvori i literatura

- Direktiva 2000/26/EZ Europskog Parlamenta i Vijeća od 15. svibnja 2000. o usklađivanju zakona država članica na području osiguranja od građanske odgovornosti pri uporabi motornih vozila i izmjeni Direktiva Vijeća 73/739/EEZ 88/357/EEZ (Četvrta Direktiva o osiguranju automobilske odgovornosti), L 181, 20. 07. 2000., str. 0065-0074,
- Zakon o obveznim osiguranjima u prometu, Službeni list R. Hrvatske br. 151 od 23. prosinca 2005.,
- Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o obveznim osiguranjima u prometu, Službeni list R. Slovenije br. 67 od 26. 07. 2002. (www.zav-zdruzenje.si),
- Tjaša Korbar: SZZ in zavarovanje avtomobilske odgovornosti na pragu članstva R. Slovenije v EU, Referat iz IX. Seminarja SZZ s področja avtomobilskega zavarovanja, Nova Gorica, 10. - 11. april 2003.,
- M. Ćurković – A. Lui: Novi sustav zelene karte osiguranja, Zagreb, 2003.,
- Ulf D. Lemor: IV. Smjernica o osiguranju od automobilske odgovornosti, Bilten Hrvatskog ureda za osiguranje, br. 24/1999,
- Dr. Harald Strasser: Primjena IV. Smjernice o osiguranju od automobilske odgovornosti u austrijskom pravu, Bilten Hrvatskog ureda za osiguranje br. 45/2002,
- Peter Mueller: Pooblašćenec za obravnavanje odškodninskih zahtevkov po IV. Direktivi o zavarovanju AO v EU (2000/26/ES), Seminar SZZ, Ljubljana, 07. 10. 2003.,
- Peter Mueller: Entwicklung der 4. KH-RL, Stand 02/2005, Tagung Generali Budapest, Heviz, 23. - 26. 05. 2005.,
- Stjepan Pintarić: Prikaz priprema za primjenu 4. Smjernice EU u R. Sloveniji i informacije o V. Smjernici EU u osiguranju od AO, Zbornik Croatia osiguranja d.d. Zagreb, Savjetovanje međunarodnih automobilskih šteta, Šibenik, 3. i 4. lipnja 2004.,
- Statistika SZZ za štete po IV. Direktivi u R. Sloveniji za 2005. godinu.

Mladenka Grgić

**V. DIREKTIVA EUROPSKE UNIJE
O OSIGURANJU OD AUTOMOBILSKE ODGOVORNOSTI**

V. Direktiva Europske unije o osiguranju od automobilske odgovornosti

1. UVOD

Europska unija počiva na jedinstvenom institucionalnom sustavu u sklopu kojeg zajednički djeluju zemlje članice.

Temeljne institucije Europske unije, **Europski parlament** predstavničko tijelo EU čije članove biraju građani na općim izborima svakih pet godina (predstavlja građane EU), **Vijeće EU** odnosno Vijeće ministara (predstavlja zemlje članice EU), te je ujedno i najvažnije tijelo Unije koje donosi odluke, zatim **Europska komisija** (predstavlja i brani interese EU), već dugi niz godina vode zakonodavni postupak za ujednačavanje svih pravnih propisa zemalja članica EU (u daljnjem tekstu: pravne stečevine).

Na taj se način, s jedne strane, provodi osnovni cilj politike EU – **stvaranje jedinstvenog unutarnjeg tržišta** u kojem bi se ostvarila sloboda kretanja roba, usluga, osoba i sloboda kretanja kapitala (4 temeljne slobode).

S druge strane, navedene institucije ovakvim svojim djelovanjem opravdavaju i svrhu samog postojanja.

Dugotrajni zakonodavni postupak ujednačavanja pravnih propisa zemalja članica u zajedničku pravnu stečevinu vodi se **i na području osiguranja**. Tako je na području osiguranja od automobilske odgovornosti, a što je predmet ovog rada, do danas na snagu stupilo ukupno 5 smjernica (direktiva) EU prema odredbama kojih su zemlje članice morale uskladiti sve svoje pravne propise i pravila iz područja osiguranja od automobilske odgovornosti (u daljem tekstu: AO).

2. OPĆENITO O ZNAČENJU DIREKTIVE

Direktivu donosi Europski parlament i Vijeće EU na prijedlog Europske komisije i uz **prethodno mišljenje Odbora za ekonomska i socijalna pitanja**, kao nadležnog radnog tijela.

* Euroherc osiguranje d.d.

Cilj svake od direktiva je utvrđivanje zajedničkih pravnih propisa koje zatim, kao zajedničku pravnu stečevinu na pojedinom području, zemlje članice EU moraju **ugraditi u svoje nacionalno zakonodavstvo**.

Taj proces prilagođavanja nacionalnih propisa direktivi mora se okončati **u određenom**, za to predviđenom, **roku**, uz poželjne konzultacije s Komisijom EU.

Po svojoj pravnoj snazi direktiva je **obvezujući pravni akt** koja svoju utemeljenost i pravnu snagu izvorno crpi iz odredbe članka 249. Ugovora o osnivanju Europske zajednice.

Ovo znači da obvezujući karakter direktiva postoji isključivo u pogledu rezultata koji se žele postići određenom direktivom, dok izbor oblika i metoda pomoću kojih će se to postići ostaje na zemljama članicama.

U slučaju da neka od zemalja članica EU ne prenese u svoje nacionalno zakonodavstvo odredbe direktive, izlaže se mogućnosti izricanja “djelotvorne, razmjerne i zastrašujuće” **sankcije** (doslovni prijevod opisanih sankcija).

Drugim riječima, Europska komisija može protiv zemlje članice pokrenuti postupak odgovornosti pred Europskim sudom, a prema novoj teoriji, i svaki građanin EU može tužiti svoju zemlju (članicu EU) za štetu koja mu je nastala zbog nedjelovanja njegove zemlje u pogledu prenošenja odredbi direktive u nacionalno zakonodavstvo.

3. OSNOVNI SUSTAVI OSIGURANJA OD AO I NJIHOVA PRAVNA PODLOGA

Međunarodni sustav osiguranja od AO počiva na vrlo jednostavnom i prilagodljivom sustavu koji nosi ime **Sustav zelene karte**.

Osnov ovog sustava je model sporazum zaključen između nacionalnih ureda o obradi i isplati šteta poznat pod nazivom **Londonski sporazum**³ (prihvaćen od strane 14 nacionalnih ureda zemalja članica zelene karte osiguranja na Londonskoj konferenciji održanoj 1949.).

Ovaj sporazum jamči oštećenoj osobi obradu i isplatu štete po principu “lex loci” tj. primjenom prava mjesta nezgode ako se nezgoda dogodi u njegovoj vlastitoj zemlji a štetnik dolazi iz neke druge zemlje, članice sustava zelene karte. Pri ulasku u posjećenu zemlju štetnik mora posjedovati **dokaz o valjanom osigurateljnem pokriću u obliku zelene karte** (međunarodna isprava o osiguranju zelene boje – uzor u nordijskom sustavu 30-tih godina prošlog stoljeća).

Londonski sporazum u primjeni je već preko 50 godina, a provjerom u praksi u cijelosti je opravdao svrhu svog donošenja i postojanja.

Međutim, još jednostavnije rješenje europske zemlje donose **1973.** sklapanjem **Dopunskog sporazuma o ukidanju** kontrole **zelene karte** na graničnim prijelazima.

³ Convention type inter-bureaux, Uniform Agreement between Bureaux, Musterabkommen zwischen den Büros, La convenzione tipo inter bureaux

Ovim sporazumom zaživio je tzv. «**sustav registracijske oznake**» utemeljen **I. Direktivom Vijeća EU o osiguranju od AO iz 1972⁴**.

Spomenuta Direktiva obvezala je zemlje članice EU da usklade **odredbe o osigurateljnom pokriću** i to tako da se:

- između zemalja članica **ukine kontrola valjanosti zelene karte** na graničnim prijelazima, a registracijska oznaka prizna kao dovoljan dokaz o postojanju valjanog pokrića u posjećenoj zemlji
- poduzmu potrebne mjere kako bi vozila **uobičajeno stacionirana** (termin koji se prvi puta pojavljuje u Dopunskom sporazumu) u nekoj drugoj zemlji nečlanici (npr. u Hrvatskoj) imala osiguranje valjano za područje cijele EU

Ista Direktiva naložila je zemljama članicama i uvođenje **kontrole provođenja obveze osiguranja** od automobilske odgovornosti. To znači da zemlje članice posebnim zakonom moraju obvezati vlasnike odnosno korisnike motornih vozila da se osiguraju od građanske odgovornosti koja proizlazi iz uporabe motornih vozila.

Vrlo široko vremensko tumačenje termina “uobičajeno stacioniranja” vozila (mjesto registracije) dodatno je pojašnjeno tzv. **Luksemburškim protokolom iz 1977.**⁵ Ovim protokolom određeno je da zemlja registracije nosi rizik štete još jednu godinu od dana isteka registracije vozila, odnosno od dana obavijesti posljednjeg osiguratelja od AO upućene nadležnom tijelu.

Nastavno na Direktivu iz 1972., Vijeće EU donijelo je 1983. **II. Direktivu o osiguranju od AO (5/84)**⁶ kojom se zemlje članice obvezuju na:

- uvođenje obveznog osiguranja za **štete na osobama i na stvarima**
- znatnije **povećanje minimalnih osiguranih svota**
- **izbacivanje** iz propisa i uvjeta restriktivne tzv. «**srodničke klauzule**»
- **ujednačavanja zadaće garancijskih fondova**

III. Direktiva o osiguranju od AO donesena 1990. (232/90)⁷ zemlje članice dalje je obvezala na:

- proširivanje pokrića obveznim osiguranjem i na **putnike** u motornim vozilima
- **usklađivanje** iznosa minimalnih osiguranih svota
- **osnivanje garancijskog fonda** za štete od neosiguranih i nepoznatih motornih vozila

Nova rješenja sadržana u III. Direktivi (npr. **obvezno prihvaćanje police osiguranja kao valjane na području svih zemalja članica EU**), nalagala su da se što prije donese i zaključi novi sporazum koji će na jednom mjestu objediniti sve promjene od vremena Londonskog sporazuma do tada.

⁴ I. Smjernica Ministarskog Savjeta Europskih zajednica od 24. travnja 1972. (N. 72/166/CEE)

⁵ Luksemburški protokol potpisali su uredi Austrije, Švicarske, Njemačke, Velike Britanije, Luksemburga i Nizozemske, a 01. listopada 1978. g. pristupili su mu i uredi Danske, Finske, Norveške, Švedske i tadašnje Čehoslovačke.

⁶ II. Smjernica Ministarskog Savjeta Europskih zajednica od 29. prosinca 1983. (N. 84/5/CEE)

⁷ III. Smjernica Savjeta od 14. svibnja 1990. (N. 90/232/CEE)

Taj sporazum potpisali su i prihvatili u **Madridu 1991.** predstavnici 19 nacionalnih ureda pod nazivom «**Multilateralni sporazum o jamstvu između ureda**» (skr. MGA).

Međutim, unutar Sustava zelene karte nije poduzeto gotovo ništa (izuzev radnji propisanih Sporazumom o zaštiti posjetitelja iz 1994 god.) radi zaštite oštećene osobe u slučaju kada doživi prometnu nezgodu u inozemstvu. U tom smislu, ovaj sustav nije pružao dovoljnu zaštitu da će oštećenoj osobi koja pretrpi štetu u posjećenoj zemlji ta šteta biti i stvarno nadoknađena.

Sustav zelene karte dakle ne rješava sve **probleme** s kojima se susreće oštećeni u postupku obrade i isplate štete pred nadležnim osiguravateljem koji se nalazi **u nekoj drugoj zemlji.**

Ti problemi očituju se naročito kod: **primjene stranog pravnog sustava** (prava), vođenja postupka na **stranom jeziku, nepoznavanja osigurateljne prakse** kojom se služi u rješavanju štete, te **komplikiranog** i često **bezrazložno dugotrajnog postupka** obrade i isplate štete.

Bitan pomak u poboljšanju pozicije oštećenog koji u posjećenoj zemlji doživi prometnu nezgodu i pri tom pretrpi određen oblik štete, učinjen je u rješenjima koja su predložena i prihvaćena u okviru **IV. Direktive o osiguranju od AO iz 2000.**⁸

Prema odredbama ove Direktive, oštećeni postavlja odštetni zahtjev prema određenom ovlaštenom predstavniku za obradu i isplatu šteta kojeg imenuje štetnikov (inozemni) osiguratelj od automobilske odgovornosti i to u zemlji prebivališta oštećenika. Imenovani predstavnik ima zadatak da primjenjujući pravo mjesta nezgode (lex loci) u određenom roku obradi i isplati štetu. Pritom ostaje i dalje mogućnost da oštećenik podnese svoj odštetni zahtjev izravno nadležnom osiguratelju od AO.

U odnosu na rješidbe ugrađene u I., II. i III. Direktivu **treba ukazati na središnje točke IV. Direktive** kojima se uređuje:

- uvođenje **prava izravnog zahtjeva** (actio directa) prema nadležnom inozemnom osiguratelju od automobilske odgovornosti, što podrazumijeva da oštećenoj osobi i dalje ostaje pravo podnijeti tužbu protiv nadležnog osiguratelja.
- imenovanje **ovlaštenog predstavnika za obradu i isplatu šteta** (u daljnjem tekstu Ovlašteni predstavnik) u zemlji članici EU koja je ujedno i zemlja prebivališta oštećenog od strane svakog osiguratelja od AO, u čije ime i za čiji račun ovlašteni predstavnik radi.
- **rok za obradu i isplatu štete:** Direktiva propisuje rok **od 3 mjeseca**, u kojem nadležni osiguratelj ili njegov predstavnik treba ili dostaviti ponudu za naknadu štete ili **pravno utemeljen odgovor** zašto se zahtjev ne može riješiti.
- osnivanje **Informacijskog Centra** (IC) - koji će oštećeniku u zemlji njegova prebivališta davati podatke o nadležnim inozemnim osigurateljima od AO i njihovim ovlaštenim predstavnicima.
- osnivanje **Ureda za rješavanje i naknadu šteta** (u daljnjem tekstu: Ured za naknadu), kao tijela koje će samostalno rješavati odštetni zahtjev onda kada nije imenovan ovlašteni predstavnik za obradu i isplatu šteta ili kada on ne obavlja svoju zadaću.

⁸ Direktiva 2000/26/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 16. svibnja 2000. o usklađivanju zakona država članica na području osiguranja od odgovornosti iz uporabe motornih vozila i izmjeni direktiva Vijeća 73/239/EEZ i 88/357/EEZ (Četvrta direktiva o osiguranju motornih vozila)

Ovdje je potrebno napomenuti da u postupku rješavanja štete prema odredbama IV. Direktive i dalje ostaju u primjeni nacionalne odredbe međunarodnog privatnog i građanskog procesnog prava zemlje članice EU u pogledu primjenjivog prava (dakle i dalje *lex loci*) i u pogledu sudske nadležnosti.

Usmjeravajući svoju pažnju zaštiti potrošača osigurateljnih usluga i s obzirom na neuspjeh osigurateljne industrije da pronađe odgovarajuću zaštitu žrtava sve brojnijih prometnih nezgoda u inozemstvu, EU je na neki način nametnula donošenje IV. direktive pa je neki nazivaju i „političkom direktivom“.

U cilju objedinjavanja svih dosadašnjih sporazuma kojima su uređivani odnosi između nacionalnih ureda u jedinstveni dokument, Opća skupština Savjeta Ureda na sjednici održanoj **30. svibnja 2002.** na otoku Kreti prihvatila je tzv. **«Kretski sporazum» (Opća pravila – Internal Regulatios).**

Svrha ovog sporazuma je uređivanje uzajamnih odnosa između nacionalnih Ureda u kontekstu provedbe Preporuke br. 5.⁹ U skladu sa nazivom sporazuma – Interna pravila jasno je da samo Uredi imaju direktna prava iz Sporazuma dok članovi i korespondenti mogu ostvarivati svoja prava samo putem Ureda.

4. V. DIREKTIVA

V. Direktiva iz 2005., za razliku od svih prethodnih, ne bavi se samo jednom problematikom. Naprotiv sastoji se od dvadesetak mjera koje, naizgled, nisu međusobno izravno povezane, ali ih u biti zapravo povezuje važna zajednička nit, a to je pojačana briga za zaštitu prava oštećenika. Stoga ovu Direktivu nazivaju i „**Revizijskom**“ i to iz razloga što revidira sve dosadašnje direktive kojima se regulira obvezno osiguranje motornih vozila.

Objavljena je 11. lipnja 2005. u Službenom listu Europske unije a **stupit će na snagu 11. 06. 2007.** (članak 6. Direktive). U svakom slučaju ova Direktiva ostavlja pravo zemljama članicama da primijene rješenja koja su za oštećene povoljnija od svih rješenja koja su sadržana u odredbama V. direktive.

Središnje točke sadržane u V. Direktivi čine sljedeće revizijske odredbe:

4.1. Revizija odredbi I. Direktive

I. Direktiva proglašava **redovitim staništem vozila** područje zemlje članice čiju registracijsku oznaku vozilo nosi.

⁹ Preporuka br. 5 usvojena u siječnju 1949. godine, koju zamjenjuje Aneks 2. Konsolidiranoj rezoluciji o olakšavanju cestovnog prometa koju je usvojila Radna skupina za cestovni promet Odbora za unutarnji promet Ekonomske komisije Ujedinjenih naroda za Europu.

- V. Direktiva otklanja nesuglasja iz prakse vezano za trajnu ili privremenu registracijsku oznaku i **proglašava područje zemlje članice čiju registraciju vozilo nosi** bez obzira na vrstu pločice.

Isto tako kad je riječ o **krivotvorenim registracijskim pločicama** I. Direktiva upućuje na područje zemlje članice koja je izdala izvornu pločicu.

- dok V. Direktiva pravi potpuni zaokret i **određuje stanište vozila** bez registracije ili kad pločica ne odgovara više vozilu – **područje zemlje u kojoj se nezgoda dogodila**.

Na unutarnjim granicama EU ukinuta je **kontrola osiguranja** pa kako je bilo zlouporabe ove odredbe.

- V. Direktiva „**strogo zabranjuje kontrolu**“, iako se i dalje, kao i I. Direktivom, ostavlja mogućnost nasumične kontrole. Sve to uz precizni naputak da takva kontrola, ukoliko se i provodi, ne smije biti sustavna, diskriminirajuća i ne smije joj biti jedini cilj provjera osiguranja.

Izuzeća od obveze osiguranja dana su za određene pravne i fizičke osobe te za pojedine vrste vozila (**kao npr. radni strojevi koji se kreću na vlastiti pogon**).

- V. Direktiva i dalje daje istu mogućnost izuzeća od obveze osiguranja zemljama članicama, samo što uvodi novu dužnost onim zemljama koje su izuzele određene vrste vozila i osoba u smislu davanja izvješća o problematici vezano za izuzeta vozila. Izvješće se daje Komisiji svakih pet godina kako bi se nakon detaljne analize moglo odrediti ima li potrebe mijenjati ove odredbe.

Kako žrtve prometnih nezgoda u ovakvoj situaciji ne bi ostale nezaštićene odlučeno je da odštetne zahtjeve treba postaviti Garancijskom Fondu (GF) zemlje u kojoj se nezgoda dogodila s pravom refundiranja od GF zemlje porijekla štetnikovog vozila.

4.2. Revizija odredbi II. Direktive

Minimalne osigurane svote koje je propisala II. Direktiva nisu zadovoljile u praksi. Ta činjenica ni ne začuđuje kad se ima u vidu da se ove svote nisu mijenjale gotovo dvadeset godina. Vrlo često se događalo u praksi da propisane svote nisu bile dostatne za potpunu naknadu šteta pa ako tome dodamo i inflatorne utjecaje jasno je da je i na taj način bila smanjena zaštita žrtava.

Prije donošenja konačnog stajališta razmotrena su dva izdvojena prijedloga; neograničeno pokriva i 1.000.000 EUR po oštećenoj osobi, umnoženo s brojem oštećenih (ozlijeđenih ili poginulih). Oba prijedloga su odbijena s obrazloženjem da uz takve svote nije moguće kalkulirati premiju.

Nakon dugih i intenzivnih rasprava o ovoj temi kompromisom su utvrđeni novi iznosi minimalnih svota pokriva – najniže osigurane svote – (termin koji je sada u primjeni)

- **1 mil. EUR za tjelesne ozljede za svaku žrtvu prometne nezgode ili**
- **5 mil. EUR za tjelesne ozljede po štetnom događaju**
- **1 mil. EUR za štetu na stvarima po štetnom događaju**

Zemlje članice EU uključujući i zemlje Europskog gospodarskog prostora (Island, Norveška i Lichtenstein) glede propisivanja najniže osigurane svote za tjelesne ozljede mogu birati između ove dvije ponuđene mogućnosti. Prva mogućnost teoretski je neograničena prema višim iznosima što može izazvati tehničke probleme na području reosiguranja - druga mogućnost sadrži maksimum – ali ovi iznosi ni u kom slučaju nisu limitirani i mogu se povećati.

Direktiva ostavlja mogućnost članicama petogodišnjeg razdoblja za prilagodbu, ali isto tako nameće obvezu da se u roku od 30 mjeseci polovica propisanih svota implementira u nacionalno zakonodavstvo.

Da se ne bi ponovilo loše iskustvo iz prethodnog razdoblja te da bi se spriječio pad njihove vrijednosti, Direktiva nameće obvezu ažuriranja svota putem indeksiranja odnosno obvezu prilagodbe tzv. potrošačkom indeksu koja se mora provoditi svakih 5 godina.

Minimalne svote pokriva, odnosno najniže osigurane svote moraju biti objavljene u Službenom listu EU.

II. Direktivom ostavljena je mogućnost zemljama članicama da isključe iz osiguranja **štete na stvarima uzrokovane od nepoznatih i neidentificiranih vozila**. Razlog je bio isključivo sprječavanje prijevara i namještanja takvih šteta.

- U slučaju nepostojanja sumnje u prijevaru ovakvo rješenje činilo se nepravičnim pa je V. Direktiva nametnula odredbu kojom se **određuje pravo na naknadu štete na stvarima** ukoliko su ispunjeni određeni uvjeti, a to je: da je već nekoj od žrtava takve prometne nezgode isplaćena naknada zbog teške tjelesne ozljede, a da ne bi bilo nejasnoća sadržaj pojma »teška tjelesna ozljeda« određuje se prema nacionalnom zakonodavstvu zemlje članice.
- Isto tako ostavljena je mogućnost zemljama članicama da u ovakvim slučajevima uvedu franšizu do maksimalno 500 EUR za štetu na stvarima. Naš Zakon o obveznim osiguranjima u prometu prihvatio je ovo stajalište.
- V. Direktiva **ukinula je** diskriminirajuću **odredbu o franšizama** u slučaju štete pričinjene **neosiguranim vozilom** koja je po II. Direktivi bila moguća u iznosu od 500 EUR.

4.3. Revizija odredbi III. Direktive

Čest je slučaj u praksi da se **iz prava na naknadu štete isključuju suputnici** koji su pretrpjeli štetu u vozilu kojim je **upravljao vozač pod utjecajem alkohola ili drugih sredstava ovisnosti**, ako su to znali ili morali znati.

- V. Direktiva zabranjuje zemljama članicama isključenje iz osiguranja suputnika. Stoga će se svi zakonski ili ugovorni uglavci kojima bi se te osobe ostavile **bez pokrića smatrati bez učinka odnosno ništavim**.

U svakom konkretnom slučaju ocjenjivat će se doprinos suputnika vlastitoj šteti (institut suodgovornost) jer su pristali u takvim okolnostima na vožnju i time preuzeli dio rizika.

Pod krilaticom „**zaštitimo nezaštićene u prometu**“ ova tema od samog početka izazvala je burnu raspravu jer se iz pratećih materijala iščitavala namjera predlagača direktive da se uvede posebna zaštita za pješake i bicikliste odnosno za sve nemotorizirane sudionike **uvođenjem odgovornosti vozača motornog vozila bez obzira na krivnju** zanemarujući pritom nacionalne propise o odgovornosti. Odgovornost vozača temelji se samo na uporabi motornog vozila.

- Protivnici ovakvog stajališta osporili su nadležnost Parlamenta jer se radi o građanskom pravu zemalja članica za što EU nije nadležna. Konačno rješenje Direktive daleko je od predlaganog: **biciklisti, pješaci i drugi nemotorizirani sudionici prometa imaju pravo na naknadu štete sukladno odredbama nacionalnog zakonodavstva**.

V. Direktiva donosi novu odredbu koja se odnosi na **slučajeve prodaje i isporuke vozila** iz jedne zemlje članice u drugu.

- **Redovnim staništem** takvog vozila smatra se **zemlja članica u koju se vozilo uvozi** odnosno isporučuje i to za rok od trideset dana. Ukoliko se u tom razdoblju dogodi nezgoda, a nije zaključeno obvezno osiguranje, **pored GF zemlje nastanka štetnog događaja** oštećenoj osobi **jamči i GF zemlje uvoza** koji u konačnici snosi takvu štetu.
- U cilju zaštite potrošača V. Direktiva (tzv. «revizijska direktiva») uvodi obvezu zemljama članicama da osiguraju zaštitu prava osiguranika da svakog trenutka **na njegov zahtjev i u roku od 15 dana dobije potvrdu osiguratelja o kretanju šteta** po njegovom ugovoru o osiguranju od odgovornosti u posljednjih pet godina. Na taj se način sprječava zadržavanje osiguranika koji želi promijeniti osiguratelja te im se omogućava korištenje prava na bonus ukoliko dokažu da nisu imali štetu.
- Ova Direktiva također uvodi **opću zabranu franšiza** na štetu oštećenog **kao i pravo na «actio directa»**. Kada je riječ o pravima oštećenika osiguravatelji se ne mogu pozivati na franšize. Odredba o «actio directa» najviše se odnosila na područje Velike Britanije i Irske jer su druge zemlje EU uglavnom već odavno unijele to pravo u svoje zakonodavstvo.

4.4. Revizija odredbi IV. Direktive

Kao što je već ranije spomenuto, IV. Direktiva je **uvela rokove za rješavanje odštetnih zahtjeva**, a isti su se odnosili samo na odštetne zahtjeve koji su regulirani upravo tom Direktivom.

- Međutim V. Direktiva revidira odredbu o rokovima na način da se **tromjesečni rok** ima obvezno primjenjivati i kod rješavanja odštetnih zahtjeva koji su posljedica prometnih nezgoda nastalih u tuzemstvu.
- Isto tako V. Direktiva proširuje **odredbe IV. Direktive o Informacijskim centrima o registraciji i osiguranju** tako da bi ove informacije bile dostupne svim oštećenicima – žrtvama prometnih nezgoda, bez obzira na mjesto nezgode.

Vijeće Europe je prihvatilo uredbu br. 44/2001 **o sudskoj nadležnosti**, priznanju i izvršenju stranih sudskih odluka u trgovačkim i građanskim predmetima. Ta je uredba zamijenila Bruxellesku konvenciju iz 1968. o sudskoj nadležnosti koja je zauzela stajalište o nadležnosti prema načelu „lex loci delicti commissi“. Tako u navedenoj Uredbi Vijeća Europe stoji, citat: «Osiguratelj koji ima sjedište na području zemlje članice može biti tužen u drugoj zemlji članici pred sudom mjesta prebivališta tužitelja u slučaju tužbe koju podnosi ugovaratelj osiguranja, osiguranik ili korisnik». Međutim, nasuprot tome, neki teoretičari su zauzeli stajalište da se citirana odredba ne može odnositi na oštećene u prometnim nezgodama jer oni nisu niti ugovaratelji niti osiguranici .

- V. Direktiva u čl. 5. st. 1. **uspostavlja pravo oštećenog da tuži osiguratelja štetnika u zemlji članici u kojoj ima prebivalište**. Tužba mora biti usmjerena protiv osiguratelja koji ima sjedište u nekoj od zemalja članica a ne protiv njenog predstavništva u zemlji u kojoj oštećeni ima prebivalište.

U navedenom slučaju još traju usklađenja između IV. i V. Direktive. Naime, i po IV. Direktivi postoji mogućnost podizanja tužbe po mjestu prebivališta oštećenog nakon što se pokušao izvansudski naplatiti od osiguratelja štetnika – no u oba slučaja **nužna je primjena prava po mjestu nezgode**. Stoga s tim u svezi još nema obveze implementacije ove odredbe V. Direktive u nacionalno zakonodavstvo.

5. HRVATSKA - DIO EUROPE NA PODRUČJU OSIGURANJA OD AO

U svom nastojanju da postane dijelom suvremenog i uljuđenog gospodarskog i pravnog sustava EU, naša zemlja nastoji to postići na svim područjima pa tako i na području industrije osiguranja. Imajući u vidu da su pravila ponašanja u takvom sustavu strogo određena nismo si smjeli dopustiti nikakve propuste.

Upravo na modelu naše zemlje međunarodni pravni sustav pokazao se u punoj konzervativnoj formi dajući prednost formalizmu (YU Udruženju) pred životnom stvarnosti. U želji da što prije omoguće integraciju u sustav zelene karte, članice Hrvatskog ureda za osiguranje donose odluku o osnivanju nacionalnog Ureda i o toj činjenici informiraju Savjet Ureda u Londonu.

Nakon što su ispunjeni svi uvjeti za prijem, odlukom Opće skupštine Savjeta Ureda, Hrvatski ured postao je članom od 01. studenog 1992. Kao što je opće poznato, jedna od otežavajućih okolnosti pri tome bila je činjenica da Republika Hrvatska u to vrijeme nije imala stvarnu jurisdikciju na cijelom svom području (postojanje agresijom okupiranog područja pod nazivom tzv. «Republika Srpska Krajina»).

Zahvaljujući činjenici da se naš Ured vrlo brzo afirmirao kao discipliniran član Savjeta Ureda, kao i činjenici da je prihvatio sva naprijed izložena rješenja, omogućen mu je pristup svim međunarodnim sporazumima – posebice Multilateralnom sporazumu o jamstvu između ureda – (skraćeni naziv - MGA.) Navedenim sporazumom vozačima s HR registracijskim pločicama s danom 01. 02. 1999. omogućen je nesmetan ulazak u svaku zemlju članicu EU odnosno u zemlje Europskog gospodarskog prostora, te Švicarsku, a vozačima iz tih zemalja omogućen je istovremeno nesmetan ulazak na područje RH, samo na temelju registracijske pločice, kao dokazu o postojanju valjanog osiguranja od AO koje vrijedi u RH.

Republika Hrvatska je dakle, kao zemlja nečlanica EU, uz sve političke i gospodarske prepreke, zaista napravila veliki iskorak u približavanju EU. Prihvatanjem svih naprijed izloženih sporazuma kao i gotovo svih rješenja propisanih direktivama EU u području osiguranja od automobilske odgovornosti, dodatno je olakšana brža integracija naše zemlje u Europu i njezine institucije.

POPIS LITERATURE

- ĆURKOVIĆ, MARIJAN – LUI, ANTE, Novi sustav zelene karte osiguranja, Zagreb 2003.
- ĆURKOVIĆ, MARIJAN, Sustav zelene karte, Zagreb 1995.
- I. Smjernica Ministarskog Savjeta Europskih zajednica od 24. travnja 1972. (N. 72/166/CEE)
- II. Smjernica Ministarskog Savjeta Europskih zajednica od 29. prosinca 1983. (N. 84/5/CEE)
- III. Smjernica Savjeta od 14. svibnja 1990. (N.90/232/CEE)
- IV. Smjernica Vijeća Europske Unije od 16. svibnja 2000. (N.2000/26/EZ)

Vitimir Boić

NOVO UREĐENJE PRAVIČNE NOVČANE NAKNADE

Novo uređenje pravične novčane naknade

NOVI ZAKON O OBVEZNIM ODNOSIMA

Zakon o obveznim odnosima objavljen je u "Narodnim novinama" br. 35/05. Zakon je stupio na snagu 1. siječnja 2006. godine, s time da će se odredbe čl. 26. st. 1.-3. ZOO/05 koje reguliraju stope ugovornih kamata, te čl. 29. st. 2.-6., te st. 8. ZOO/05, koje reguliraju zatezne kamate, primjenjivati nakon isteka dvije godine od dana stupanja na snagu Zakona o obveznim odnosima, a što znači da će se citirane odredbe početi primjenjivati od 1. siječnja 2008. godine.

Izradi novog Zakona o obveznim odnosima pristupilo se iz više razloga. Do sada važeći Zakon o obveznim odnosima donesen 1978. godine, čestim izmjenama i dopunama (Zakon je mijenjan i dopunjavan 11 puta) postao je nepregledan i u praksi praktičarima teško primjenjiv. Nadalje, započinjanjem postupka pridruživanja Europskoj uniji Republika Hrvatska obvezala se postupno u svoj pravni poredak ugraditi pravnu stečevinu Unije, što podrazumijeva i usklađivanje Zakona o obveznim odnosima s direktivama Europske unije. Zaključno postojala je i potreba terminološkog usklađivanja teksta Zakona o obveznim odnosima sa standardom hrvatskog pravnog nazivlja. Novim Zakonom o obveznim odnosima izvršene su promjene u sistematizaciji sadržaja, a posljedično tome izvršena je renumeracija članaka.

Uvodno opisujem gdje što piše (renumeracija), nove nazive (usklađivanje s hrvatskim pravnim nazivljem) i od kada se zakon primjenjuje (primjena novog Zakona o obveznim odnosima).

Renumeracija

Renumeraciji važećeg teksta, koja je dovela do izvjesnih problema i nesnalaženja u praksi, moralo se pristupiti to iz razloga što su brojnim izmjenama i dopunama do sada važećeg teksta, neke odredbe stavljene izvan snage, a neke su odredbe dodane.

Tako npr. Zakonom o preuzimanju Zakona o obveznim odnosima "NN" br. 53/91 stavljen je izvan snage dio načela i veći broj odredaba koje su se odnosile na kategorije socijalističkog pravnog sustava.

Temeljem čl. 646. toč. 5. Zakona o trgovačkim društvima "NN" br. 111/93 prestale su važiti odredbe čl. 95. do 98. Zakona o obveznim odnosima.

* Županijski sud u Velikoj Gorici

Zakonom o izmijeni Zakona o obveznim odnosima "NN" br. 7/96 brisan je čl. 180. Zakona o obveznim odnosima.

Zakonom o vlasništvu i drugim stvarnim pravima "NN" br. 91/96 stavljene su izvan snage odredbe čl. 966. do 996. Zakona o obveznim odnosima.

Nisu samo brisane i stavljene izvan snage pojedine odredbe Zakona o obveznim odnosima. Naime, Zakonom o izmjenama i dopunama Zakona o obveznim odnosima "NN" br. 3/94 između ostalog tekst Zakona dopunjen je odredbama čl. 647.a do 647.ž, kojima je uređen institut ortakluka. Zakonom o dopunama Zakona o obveznim odnosima "NN" br. 112/99 tekst Zakona dopunjen je novim člancima 184.a i 184.b.

Renumeracija je bila potrebna i zbog uvođenja novih instituta u tekst Zakona o obveznim odnosima, pa su tako u novom Zakonu uređeni instituti ugovora o doživotnom uzdržavanju, ugovora o dosmrtnom uzdržavanju, ugovor o posudbi i ugovor o najmu. Smatram da je velik propust što nije zakonski reguliran ugovor o leasingu, no to je predmet neke druge rasprave.

Usklađivanje s hrvatskim pravnim nazivljem

Tekst važećeg Zakona o obveznim odnosima bilo je potrebno uskladiti sa standardom hrvatskog pravnog nazivlja. Tako je primjerice došlo do promjena, u zakonskom tekstu slijedećih termina:

- | | |
|---------------------------------------|-----------------------------------|
| - "ništavost" | - "ništetnost" |
| - "materijalna i nematerijalna šteta" | - "imovinska i neimovinska šteta" |
| - "dobar privrednik" | - "dobar gospodarstvenik" |
| - "ugovor u privredi" | - "trgovački ugovor" |
| - "komision" | - "komisija" |
| - "ortakluk" | - "ortaštvo" |
| - "licenca" | - "licencija" |

Primjena novog Zakona o obveznim odnosima

Na temelju čl. 1163. st. 1. ZOO/05 određeno je da se odredbe novog Zakona o obveznim odnosima neće primjenjivati na obvezne odnose koji su nastali prije stupanja na snagu novog Zakona o obveznim odnosima, tj. na obvezne odnose nastale do 31. prosinca 2005. godine. U praksi će doći do problema, te nedoumica koji se zakon ima primijeniti s obzirom na okolnosti slučaja, npr. ako se štetni događaj dogodi prije 1. siječnja 2006. godine, ali odmah ne nastane obvezni odnos ili ne nastupe štetne posljedice. Isto uređenje imao je i "stari" Zakon o obveznim odnosima koji je također određivao da se ZOO/91 ne primjenjuje na obvezne odnose koji su nastali prije njegova stupanja na snagu.

U ovom radu pokušat ću dati odgovor koji će se Zakon o obveznim odnosima primjenjivati na konkretne slučajeve, npr. ako se štetni događaj dogodio prije 1. siječnja 2006. godine, a tužba je podnesena nakon 1. siječnja 2006. godine, što je sa zahtjevom za kamate u takvom slučaju, kako postaviti tužbeni zahtjev, kako po osnovu, tako i po visini? Jednako tako pokušat ću obraditi pravo na nasljeđivanje i ustup tražbine naknade neimovinske štete, vezano na sam štetni događaj.

PRAVIČNA NOVČANA NAKNADA

U ovom dijelu obradio sam pojam štete, posebno neimovinsku štetu (povreda prava osobnosti), određivanje pravične novčane naknade, dospijee obveze pravične novčane naknade, osobe koje imaju pravo na pravičnu novčanu naknadu u slučaju smrti ili osobito teškog invaliditeta, te zaključno nasljeđivanje i ustup tražbine naknade neimovinske štete.

Pojam štete

Temeljna podjela štete u ZOO/05 na imovinsku i neimovinsku, dovela je do velike novine, u tom dijelu ZOO, koja se ogleda u tome da ZOO/05 predviđa mogućnost za povredu ugovorne obveze, uz naknadu imovinske štete i naknadu neimovinske štete. Napuštanjem subjektivne koncepcije neimovinske štete, te prihvaćanjem objektivne koncepcije, koja se ogleda u povredi prava osobnosti, ZOO/05 je u pogledu popravljivanja neimovinske štete izjednačio pravnu osobu sa fizičkom osobom. Pravnoj osobi priznata su sva ona prava osobnosti koje novi Zakon priznaje kao prava osobnosti fizičkoj osobi, osim onih prava koja su biološki povezana uz fizičku osobu.

Izvanugovorni obvezni odnosi između ostalog jesu i prouzročenje štete. Odgovornost za štetu određuje se kao obveznopravni odnos u kojem je jedna strana dužna popraviti štetu prouzročenu drugoj strani, a druga strana je ovlaštena zahtijevati popravak štete. Objektivna odgovornost je odgovornost po objektivnom kriteriju, te je potrebno utvrditi postoji li između štetne radnje i štete uzročna veza.

"Pravno relevantni uzrok štete je onaj štetni događaj čijem redovitom učinku odgovara konkretna šteta."¹ Iako opisano jednostavno zvuči, u praksi postoje poteškoće oko utvrđivanja pravnorelevantnog uzroka štete, te postoje i publicirane su različite odluke u gotovo identičnim situacijama. Nisu sporni samo pravnorelevantni uzroci glede odgovornosti za pojedini štetni događaj, već se u praksi pojavljuju i problemi glede utvrđivanja posljedica povređivanja u odnosu na ranije zdravstveno stanje oštećenog, odnosno koje su povrede u direktnoj vezi s štetnim događajem.

¹ VS, GŽ-281/82 od 25.5.1983. godine

"Ako između nepropisnog načina kretanja pješaka, koji je hodao desnom stranom, a ne lijevom stranom ceste, i nastanka štete nema uzročne veze, ne postoji ni podijeljena odgovornost. Hodanje desnom stranom ceste prekršaj je u administrativnom smislu. To, međutim, ne isključuje obvezu vozača, kad je to moguće, a u konkretnom slučaju je to stvarno bilo moguće, da zaobiđe pješaka."²

"Kraj činjenice da je osiguranik tuženika vozio brzinom od najmanje 90 km/h i da je čak pri brzini od 60 km/h mogao izbjeći udar u oštećenog, njegova se vožnja može okvalificirati kao bezobzirna, koja sama po sebi isključuje suodgovornost oštećenika. Sudovi su utvrdili da je sin tužitelja smrtno stradao kada je na njega, nakon što je iskoračio na kolnik na ulici naletio automobil osiguranika tuženika brzinom od najmanje 90 km/h, gotovo dvostruko većom od dopuštene (50 km/h) u predjelu mjesta događaja (naseljeno mjesto)."³

"Što se tiče same sporne činjenice, je li urođena anomalija prvotuzitelja (sraštanje II i III, VI i VII vratnog kralješka, tzv. sindrom Klippel-Feil) u uzročnoj vezi s kvadroplegijom, koja je nastala kao posljedice tjelesne ozljede zadobivene u spornoj prometnoj nezgodi, vještaci su dali suglasna mišljenja da ta urođena anomalija nije uopće pridonijela nastanku kvadroplegije. Pravilno su sudovi odlučili kad su kao neosnovan otklonili prigovor tuženika da je pri utvrđivanju naknade za nematerijalnu štetu za pretrpljene duševne bolove zbog smanjenja životne aktivnosti valjalo uzeti u obzir da bi kod tužitelja, zbog urođene anomalije, u srednjoj dobi nastupilo smanjenje životne aktivnosti.

Uništena životna aktivnost prvotuzitelja posljedica je kvadroplegije u dobi od 22 godine, koje stanje je trajno i konačno, tako da je potpuno neodlučno što bi kod tužitelja, u pretpostavci da je zdrav, u srednjoj dobi eventualno nastupilo smanjenje životne aktivnosti zbog te urođene anomalije."⁴

U odjeljku "Prouzročenje štete" ključna je novina u definiciji pojma štete, što je direktna posljedica prihvaćanja objektivne koncepcije pojma neimovinske štete kao povrede prava osobnosti. Prema toj koncepciji neimovinsku štetu čini već sama povreda prava osobnosti, a pretrpljeni bolovi i strah, izazvani štetnom radnjom, samo su kriteriji za utvrđivanje težine povrede prava osobnosti i uzimaju se u obzir, pored drugih relevantnih okolnosti, pri utvrđivanju visine pravične novčane naknade.

Temeljem čl. 1046. Zakona o obveznim odnosima, šteta je umanjene nečije imovine (obična šteta), sprječavanje njezina povećanja (izmakla korist) i povreda prava osobnosti (neimovinska šteta). Obična šteta i izmakla korist su imovinske štete dok je povreda prava osobnosti neimovinska šteta.

Što se podrazumijeva i što predstavlja povredu prava osobnosti fizičke i pravne osobe određuje okvirno i primjerice čl. 19. Zakona o obveznim odnosima.

² VS, Gž-4589/79 od 16.12.1976. godine

³ Rev-1026/04-2 od 15.6.2005. godine

⁴ Rev-150/05-2 od 15.6.2005. godine

Prava osobnosti

Uređenje neimovinske štete kako je to propisano člancima 19., 1046., 1048. i čl. 1099. do 1106. predstavlja veliku novinu u odnosu na dosadašnju praksu ostvarivanja prava na pravičnu novčanu naknadu nematerijalne štete.

Neimovinska šteta navedena je kao pojavni oblik štete u čl. 1046. ZOO. Kriteriji za utvrđivanje dosude pravične novčane naknade uređeni su u čl. 1100. ZOO.

Svaka fizička i pravna osoba ima pravo na zaštitu svojih prava osobnosti pod pretpostavkama utvrđenim Zakonom o obveznim odnosima.

Novi Zakon o obveznim odnosima slučajevne povrede prava osobnosti kao oblike neimovinske štete određuje samo primjerice u čl. 19. ZOO/05, što nadalje znači da će praksa moći kreirati i druge slučajeve u kojima oštećenik može zahtijevati naknadu neimovinske štete. S jedne strane pojavljivat će se "sloboda utuživanja" prava osobnosti, a s druge strane će biti prigovora da konkretna povreda nije povreda prava osobnosti, te da ne pripada oštećeniku pravo na isplatu pravične novčane naknade. Uz činjenicu da sudska praksa u pravilu nije važeći izvor prava, u konkretnom slučaju, dosljedna i ujednačena sudska praksa mora biti brana, koja će spriječiti da se utuživanje povreda prava osobnosti ne pretvori u negaciju istog.

U dosadašnjim raspravama pojavila su se različita tumačenja "drugih prava" iz čl. 19. st. 2. ZOO/05. Dosadašnje rasprave ipak se mogu svesti na dva osnovna stava, pa tako jedan stav smatra da su "druga prava" iz čl. 19. st. 2. ZOO/05 samo prava koja su određena Ustavom RH, Međunarodnim ugovorima koje je ratificirala Republika Hrvatska, Konvencijama, te zakonima. Drugi stav, doživljava "druga prava" iz čl. 19. st. 2. ZOO/05 na način da ista ne moraju biti predviđena u citiranim propisima, već upravo suprotno da će iste kreirati sudska praksa.

Gospodarski i socijalni odnosi razvijaju se takvom brzinom da ih zakonodavac ne može pravodobno pratiti, pa je kvalitetno rješenje koje ostavlja mogućnost da se i druga prava osobnosti uzimaju kao osnov za dosuđivanje neimovinske štete. U suprotnom, da je zakonodavac zaista želio ograničiti "druga prava" iz čl. 19. st. 2. ZOO/05 onda bi to vjerojatno u zakonskom tekstu tako i napisao.

U čl. 19. st. 2. ZOO/05, pod pravima osobnosti fizičke osobe navode se:

- pravo na život,
- pravo na tjelesno zdravlje,
- pravo na duševno zdravlje,
- pravo na ugled, čast, dostojanstvo i ime,
- pravo na privatnost osobnog i obiteljskog života,
- pravo na slobodu,
- te druga prava.

Da opisano nije jednostavno, te da će biti mjesta za kreativnu sudsku praksu vidljivo je iz tumačenja osnovnog prava svake fizičke osobe – prava na život. Naime, tko će biti aktivno legitimiran za podnošenje tužbe radi povrede prava osobnosti – prava na život, ako se zna da

fizička osoba pravnu sposobnost stječe rođenjem, a gubi je smrću. Netko kome je u najdrastičnijem obliku povrijeđeno pravo na život, ne može se pojaviti kao tužitelj, jer je izgubio svojstvo fizičke osobe.

Praksa će morati riješiti situacije u kojima je jednom radnjom moguće povrijediti više prava osobnosti, te pitanje kako će se u tim slučajevima dosuđivati neimovinska šteta, odnosno da li će se iznosi zbrajati za svaki od povrijeđenih oblika prava osobnosti, ili će se eventualno dosuđivati jedan iznos koji će predstavljati zbirnu naknadu za povrijeđenih više prava osobnosti. Naprimjer, u slučaju smrti neke osobe, bračni drug bi imao pravo na naknadu zbog smrti bliske osobe (čl. 1101. st. 1. ZOO/05), ali i na pravičnu novčanu naknadu zbog povrede prava osobnosti na duševno zdravlje. Ne treba objašnjavati da u jednom skladnom braku, smrt bračnog druga predstavlja povredu prava osobnosti na duševno zdravlje, no da li prilikom dosuđivanja naknade štete kumulirati to pravo s pravom na naknadu štete zbog smrti bliske osobe.

Dosadašnja praksa poznavala je glede dosude nematerijalne štete u svezi smanjenja životnih aktivnosti, utvrđivanje smanjenja životnih aktivnosti po više osnova.

"Životna aktivnost tužitelja je umanjena, prema nalazu vještaka ortopeda – traumatologa, za 60%, a prema nalazu vještaka neurokirurga, psihičke promjene kod tužitelja imaju za posljedicu smanjenje životne aktivnosti za 10%."⁵ Po novom uređenju tu bi se eventualno radilo o povredi prava osobnosti na tjelesno, ali i na duševno zdravlje.

Donošenjem novog Zakona o obveznim odnosima i uvođenje novih instituta, ne bi samo po sebi smjelo dovesti do drastičnih promjena u sudskoj praksi, pa citiram nekoliko odluka koje bi se mogle primjenjivati i u praksi novog Zakona o obveznim odnosima.

"Privremeno smanjenje životnih aktivnosti može biti osnova za priznavanje naknade štete ako je jačeg intenziteta ili duljeg trajanja, ili ako to opravdavaju posebne okolnosti"⁶

"Kad određuje visinu nematerijalne štete prema kriterijima iz čl. 200. ZOO, sud nije vezan navodima tužbe u odnosu na iznos nematerijalne štete, ali tako dobiveni iznos, uzevši u obzir i stupanj podijeljene odgovornosti, oštećenom se dosuđuje u cijelosti samo ako je jednak ili manji od tužbom zatraženog iznosa naknade."⁷

U pogledu povrede prava osobnosti fizičke osobe koja se odnosi na povredu prava na ugled, čast, dostojanstvo i ime, dosadašnja praksa je bila poprilično raznolika, te citiram nekoliko odluka koje bi mogle predstavljati dobar temelj za formiranje nove prakse u svezi s tužbenim zahtjevima glede povreda prava osobnosti, vezanih na slobodu izražavanja, ali i dokumentiranja i utvrđivanja postojanja povrede prava osobnosti, povredom prava na ugled, čast, dostojanstvo i ime.

"Postojanje nematerijalne štete – duševnih bolova, sudovi su utvrdili saslušanjem tužitelja. Iz činjenica koje je tužitelj naveo u svom iskazu – da ga sve to "izuzetno smeta i pričinjava nelagodu i uzrujanost, te da ga je inkriminirani članak zasmetao jer je bio naručen i namijenjen

⁵ Rev-3017/00 od 17.12.2003. godine

⁶ Rev-1213/00 od 27.11.2003. godine

⁷ Rev-2867/99, Rev-1952/99 od 8.4.2003. godine

blaćenju i kriminaliziranju njegove osobe" može se osnovano zaključiti da je tužitelj trpio duševne bolove koji opravdavaju dosuđivanje novčane naknade. Postojanje nematerijalne štete – duševnih bolova, sudovi su, utvrdili saslušanjem tužitelja i taj je dokaz bio dostatan za utvrđivanje postojanja, jakosti i trajanja duševnih bolova".⁸

"Ocjenjeno je da je sud, saslušanjem tužitelja, na pravilan način utvrdio intenzitet duševnih boli zbog povrede ugleda i časti, u svezi s objavljivanjem informacije, te za utvrđivanje tih okolnosti nije bilo neophodno da tužitelj zatraži liječničku pomoć. Čast i ugled čovjeka spadaju u red najviših vrednota našeg pravnog sustava, a članak kojim su tužitelji čast i ugled povrijeđeni, objavljen je u tjedniku visoke naklade. Na uvredu svatko može reagirati na različit način, pa netraženje medicinske pomoći ne znači da tužitelj uslijed povrede časti i ugleda nije trpio duševne boli, a intenzitet tih duševnih boli sud je utvrdio na pravilan način, saslušavši tužitelja"⁹

"Sloboda izražavanja nije neograničena, a zaštita ugleda ili prava drugih predstavljaju njezino ograničenje. Sporna rečenica predstavlja paušalno, uvredljivo pisanje o tužitelju, a tuženik nije dokazao niti da je imao razloga vjerovati u istinitost svojih navoda, niti da je poduzeo sve mjere za provjeru njihove istinitosti, pa dakle niti dobru vjeru u postupanje. Sporna rečenica predstavlja prenošenje informacije o tužitelju na način koji vrijeđa čast i dostojanstvo osobe. Suprotno mišljenju tuženika, sloboda izražavanja, koja obuhvaća slobodu mišljenja i slobodu primanja i širenja informacija, nije neograničena, a zaštita ugleda ili prava drugih, predstavljaju takva ograničenja."¹⁰

"Sama okolnost da se na plakatu nalazi fotografija koja nije uvredljivog sadržaja, a inače je snimljena na javnom mjestu ne daje pravo na naknadu štete. U postupku je utvrđeno da je fotografija na temelju koje je napravljen javni plakat snimljena na javnom mjestu gdje je bilo dozvoljeno fotografiranje tužitelja, a bez znanja i odobrenja tužitelja ta fotografija je stavljena na plakat. Objavljivanje predmetne fotografije bez pristanka tužitelja ne daje osnovu za dosuđenje tužitelju novčane naknade."¹¹

Određivanje pravične novčane naknade

U dosadašnjoj zakonskoj regulativi odredbom čl. 200. st. 1. ZOO/91, bilo je određeno da za pretrpljene fizičke bolove, za pretrpljene duševne bolove zbog smanjenja životne aktivnosti, naruženosti, povrede ugleda časti, slobode ili prava ličnosti, smrti bliske osobe, te za strah, sud će, ako nađe da okolnosti slučaja, a osobito jačina bolova i straha i njihovo trajanje to opravdavaju, dosuditi pravičnu novčanu naknadu, nezavisno od naknade materijalne štete, a i kad nje nema. Dakle, postojali su pravno priznati oblici nematerijalne štete, koji su bili određeni zakonom, a naknada nematerijalne štete u načelu se dosuđivala za svaki oblik nematerijalne štete posebno, a samo u iznimnim teškim slučajevima, kad se je trpljenje oštećenika uzajamno uvjetovalo i preplitalo, tako da ih je bilo nemoguće razlučiti, postojala je mogućnost dosuđivanja jedinstvene naknade za ukupnu nematerijalnu štetu. Postojanje nematerijalne štete u slučaju povređivanja, bilo je dopušteno dokazivati svim dokaznim sredstvima, uključivo i saslušanjem

⁸ Rev-174/03-2 od 1.6.2005. godine

⁹ Rev-156/99 od 28.2.2002. godine

¹⁰ Rev-156/99 od 28.3.2002. godine

¹¹ Rev-502/98 od 15.3.2001. godine

samog oštećenika. Napušteno je razmišljanje o tome da se kod tjelesnog povređivanja isto može dokazivati samo medicinskom dokumentacijom.

Novi Zakon o obveznim odnosima omogućuje u slučaju povrede prava osobnosti, da sud, ako nađe da to težina povreda i okolnosti slučaja opravdavaju, dosudi pravičnu novčanu naknadu, nezavisno od naknade imovinske štete, a i u slučaju kad nje nema.

Prilikom odlučivanja o visini pravične novčane naknade, sud mora voditi računa o jačini i trajanju povredom izazvanih fizičkih boli, duševnih boli i straha, cilju kojemu služi ta naknada, ali i o tome da se njome ne pogoduje težnjama koje nisu spojive sa njezinom naravi i društvenom svrhom.

I u dosadašnjoj praksi pojavljivali su se zahtjevi, kako po osnovi, tako i po visini, koji su se mogli okvalificirati kao zahtjevi kojima se želi ostvariti težnja suprotna zaštiti oštećenika, te su kao prirodna reakcija na te zahtjeve uslijedili zahtjevi da se pristupi izradi jedinstvenih kriterija koji bi se primjenjivali u postupku nadoknađivanja nematerijalne štete.

"Da bi se osiguravateljima omogućilo izvršavanje njihove socijalne uloge zaštite oštećenih, valja eliminirati proizvoljnost u kriterijima za vrednovanje nematerijalne štete i pristupiti izradi jedinstveno prihvaćenih kriterija temeljem općeg konsenzusa između institucija koje sudjeluju u postupka utvrđivanja naknade nematerijalne štete, prije svega sudova i osiguratelja."¹²

Gospodin Marijan Ćurković bio je u pravu, te je ubrzo je dobio potvrdu u praksi, jer su doneseni Orijentacijski kriteriji i iznosi za utvrđivanje visine pravične novčane naknade nematerijalne štete. Ti kriteriji primjenjivati će se u praksi još dugi niz godina, a sigurno će makar u početnoj fazi primjenjivanja pravične novčane naknade po ZOO/05, predstavljati okvir za dosuđivanje pravične novčane naknade.

"Na sjednici Građanskog odjela Vrhovnog suda Republike Hrvatske održanoj dana 29. studenog 2002. razmatrani su i prihvaćeni:

ORIJENTACIJSKI KRITERIJI I IZNOSI ZA UTVRĐIVANJE VISINE PRAVIČNE NOVČANE NAKNADE NEMATERIJALNE ŠTETE

Ovi orijentacijski kriteriji trebaju omogućiti ujednačenu primjenu čl. 200. st. 1. Zakona o obveznim odnosima ("Narodne novine" br. 53/91, 73/91, 3/94, 7/96 i 112/99 - u daljnjem tekstu: ZOO).

Oni ne predstavljaju matematičku formulu koja pukim automatizmom služi za izračunavanje pravične novčane naknade. U primjeni rečenog propisa valja uvijek imati na umu sve okolnosti slučaja, pri čemu trajanje i jačina fizičkih i duševnih bolova i straha imaju tek značaj osobito važnih, ali ne i jedinih okolnosti koje sud mora imati na umu pri određivanju iznosa pravične novčane naknade.

Rečeni kriteriji primjenjuju se na sve parnične postupke za naknadu nematerijalne štete u svim stupnjevima suđenja.

¹² Marijan Ćurković: Uloga osiguravajućih društava u naknadi nematerijalne štete – Grupa autora: Multidisciplinarni aspekti ozljede vratne kralježnice, Knjiga radova, izdanje Organizatora d.o.o, Zagreb, 2002. godine

Uz orijentacijske kriterije za pojedine oblike nematerijalne štete podsjeća se i na pravne stavove Građanskog odjela Vrhovnog suda Republike Hrvatske od 30. ožujka 1987. Time se željelo podsjetiti upravo na sve okolnosti slučaja koje sud mora imati na umu kad primjenjuje odredbu čl. 200. st. 1. ZOO-a.

Orijentacijski kriteriji za ujednačavanje visine naknade nematerijalne štete, izražene u EUR, preračunati su u kune, prema tečaju EUR - kuna, na dan prihvaćanja kriterija, tj. 29. studenoga 2002. (1 EUR = 7,435784 kn), pri čemu su iznosi izraženi u kunama minimalno zaokruženi.

FIZIČKI BOLOVI

Orijentacijski kriteriji i iznosi za utvrđivanje visine naknade za fizičke bolove (po danima)

- | | |
|------------------|-----------|
| - jaki bolovi | 370,00 kn |
| - srednji bolovi | 220,00 kn |
| - slabi bolovi | 70,00 kn |

Kod utvrđivanja iznosa naknade treba imati na umu da su trajanje i jačina fizičkih bolova dva osobito važna elementa za dosuđenje pravične novčane naknade, ali sud mora voditi računa i o drugim okolnostima slučaja. Vidjeti u nastavku zaključak broj 4, III sjednice Građanskog odjela Vrhovnog suda Republike Hrvatske od 30. ožujka 1987.

Zaključak broj 4, III. sjednice Građanskog odjela Vrhovnog suda Republike Hrvatske od 30. ožujka 1987. godine glasi:

"1. Nelagodnosti u tijeku liječenja (npr. kraća nesvjestica, hospitalizacija, vezanost za krevet, razne vrste imobilizacija i fiksacija, rendgensko snimanje, broj operacija, infuzije, transfuzije, injekcije, previjanje rana, odstranjivanje šavova, upotreba invalidskih kolica, bolovanje, posjećivanje ambulante, fizioterapija, trajanje rehabilitacijskog postupka i slično) koje trpi oštećenik razmatraju se u okviru naknade za fizičke boli.

2. Može li i pod kojih uvjetima pojedina od navedenih nelagodnosti prerasti u kakav drugi samostalni oblik nematerijalne štete (npr. duševni bolovi zbog smanjenja životne aktivnosti) valja ocjenjivati uzimajući u obzir sve okolnosti slučaja."

Zaključak broj 3, III. sjednice Građanskog odjela Vrhovnog suda Republike Hrvatske od 30. ožujka 1987. godine glasi:

"1. Nematerijalna šteta koja se u određenom obliku trajno ili trajnije ispoljava predstavlja jednu štetu, pa su određuje jedan iznos naknade uzimajući u obzir trajanje te štete do donošenja presude i njeno trajanje u budućnosti.

2. Naknadu za buduću nematerijalnu štetu sud može dosuditi u smislu čl. 200. ZOO-a i kad se štetne posljedice u psihi oštećenija još nisu ispoljile, ako je izvjesno da će te posljedice nastati u budućnosti."

STRAH

- od 2.200,00 kn do 30.000,00 kn

Korekcija na više ili na niže prema istim kriterijima kao i kod fizičkih bolova, odnosno kriterijima koje propisuje čl. 200. ZOO-a, imajući također na umu i sve ostale okolnosti svakog konkretnog slučaja.

Na sjednici Građanskog odjela Vrhovnog suda Republike Hrvatske, održanoj dana 29. studenog 2002. godine zauzet je sljedeći pravni stav:

"Pravičnu novčanu naknadu za pretrpljeni strah dosuđuje se ako okolnosti slučaja, a osobito trajanje i jačina straha to opravdavaju."

DUŠEVNI BOLOVI ZBOG SMANJENJA ŽIVOTNE AKTIVNOSTI

- do 25%	7.500,00 kn	za svakih 10%
- preko 25 do 40%	11.000,00 kn	za svakih 10%
- preko 40 do 60%	22.000,00 kn	za svakih 10%
- preko 60 do 80%	45.000,00 kn	za svakih 10%
- preko 80 do 100%	75.000,00 kn	za svakih 10%

Korekcija prema opsegu i težini utvrđenih trajnih posljedica.

Kao dodatne kriterije valja imati na umu životnu dob, vrstu zanimanja oštećenika i slično.

Zaključak broj 6, III. sjednice Građanskog odjela Vrhovnog suda Republike Hrvatske od 30. ožujka 1987. godine glasi:

"1. Smanjenje životne aktivnosti, kao posebni osnova za naknadu štete zbog duševnih bolova, obuhvaća sva ograničenja u životnim aktivnostima oštećenika koje je ostvarivao ili bi ih po redovnom tijeku stvari u budućnosti izvjesno ostvarivao. Pod ograničenjem se podrazumijeva i obavljanje aktivnosti uz povećane napore ili pod posebnim uvjetima.

2. Ovaj oblik štete je u pravilu trajnog karaktera, ali novčana naknada se može dosuditi i kad je smanjenje životne aktivnosti privremeno, ako je jačeg intenziteta i dužeg trajanja ili ako to posebne okolnosti opravdavaju."

DUŠEVNI BOLOVI ZBOG NARUŽENOSTI

– jaki stupanj	- vrlo uočljivo trećima	37.000,00 kn
	- uočljivo samo ponekad (ukućanima, na plaži i sl.)	22.000,00 kn
– srednji stupanj	- vrlo uočljivo trećima	22.000,00 kn
	- uočljivo trećima samo ponekad	11.000,00 kn
– laki stupanj	- vrlo uočljivo trećima	5.000,00 kn
	- uočljivo trećima samo ponekad	2.500,00 kn

Korekcija naknade zavisno od životne dobe, vrste zanimanja, lokaciji ozljeda i slično.
Spol oštećenika, sam po sebi, ne utječe na visinu naknade s osnova naruženja.

Zaključak broj 8, III. sjednice Građanskog odjela Vrhovnog suda Republike Hrvatske od 30. ožujka 1987. godine glasi:

"Osnov za priznanje novčane naknade za naruženost nije samo u tome da li i u kojoj mjeri izmijenjena vanjština oštećenika izaziva u okolini gađenje, sažaljenje, ili druge negativne reakcije, već se uzimaju u obzir i subjektivna mjerila o utjecaju svih elemenata (izmijenjena vanjština, primjetnost, obim itd.) na psihičku ravnotežu oštećenika, odnosno na njegovo psihičko stanje u cjelini. Pri tome se subjektivne osobine oštećenika uzimaju u obzir u razumnoj mjeri."

Ovaj zaključak treba tumačiti tako, da sud vodi računa kako o objektivnim, tako i o subjektivnim okolnostima.

DUŠEVNI BOLOVI ZBOG SMRTI BLISKOG SRODNIKA
(bračni i izvanbračni drug, dijete, gubitak ploda, roditelji, braća i sestre)

- Za slučaj smrti bračnog i izvanbračnog druga (trajniya zajednica života) i djeteta	220.000,00 kn
- Za slučaj gubitka ploda roditeljima	75.000,00 kn
- Za slučaj smrti roditelja:	
1. djetetu koji se nalazi na odgoju i skrbi kod roditelja	220.000,00 kn
2. djetetu	150.000,00 kn
- Za slučaj smrti brata ili sestre	75.000,00 kn

Zaključak broj 9, III. sjednice Građanskog odjela Vrhovnog suda Republike Hrvatske od 30. ožujka 1987. godine glasi:

"Pravična novčana naknada za duševne bolove djeteta zbog smrti roditelja predstavlja naknadu kako za bol izazvanu samim saznanjem za smrt, tako i za sve kasnije bolove koje dijete trpi zbog gubitka roditelja - ljubavi, njege i pažnje koju bi mu roditelj pružao, pa pripada djetetu koje zbog uzrasta nije moglo osjetiti bol zbog same smrti roditelja, jer je u pitanju naknada za jedinstveni oblik nematerijalne štete."

DUŠEVNI BOLOVI ZBOG NAROČITO TEŠKOG INVALIDITETA BLISKE OSOBE

- Za slučaj naročito teškog invaliditeta bračnog i izvanbračnog druga (trajniya zajednica života) i djeteta	220.000,00 kn
- Za slučaj naročito teškog invaliditeta roditelja:	
1. djetetu koje se nalazi na odgoju i skrbi kod roditelja	220.000,00 kn
2. djetetu	150.000,00 kn" ¹³

¹³ Predsjednik Građanskog odjela dr. Ivo Grbin, Vrhovni sud Republike Hrvatske, Izvor: IOVS - 2003-1

Pravne osnove koje su prema čl. 200. ZOO/91, davale mogućnost da se oštećenoj osobi dosudi pravična novčana naknada nematerijalne štete po novom ZOO/05 čine samo kriterije po kojima sud, uzimajući u obzir težinu povreda i okolnosti slučaja, određuje pravičnu novčanu naknadu, ali i visinu iste. Pravni temelj za dosudu pravične novčane naknade predstavlja povreda prava osobnosti kao neimovinska šteta označena u čl. 1046. ZOO/05.

Naknada neimovinske štete isplatom u novcu sporna je zbog činjenice da je teško utvrditi objektivna mjerila za utvrđivanje i dosuđivanje tih naknada. U ranijoj praksi novčana naknada kao oblik popravljivanja tada nematerijalne štete nazivana je "satisfakcijom" ili "zadovoljenjem". Novčana naknada koju dobiva oštećena osoba, pravična novčana naknada, treba omogućiti oštećenoj osobi da si pribavi druga dobra i ugodnosti koje mu pomažu da lakše prebrodi tjelesnu ili duševnu krizu koje su nastale kao direktna posljedica štetne radnje. Praksa poznaje slučajeve kada je vrlo teško odrediti da li uopće oštećeniku pripada pravo na naknadu neimovinske štete, npr. u slučajevima kada je oštećenik tako teško povrijeđen da je činjenično pitanje da li uopće išta osjeća, da li je uopće svjestan što se oko njega događa.

Oštećenik ima pravo na pravičnu novčanu naknadu, a utvrđivanje činjenice u kolikoj je mjeri narušeno njegovo zdravlje u velikoj je mjeri otežano nepostojanjem objektiviziranih medicinskih kriterija pri procjeni posljedica za zdravlje oštećenika. U slučaju ujednačavanja medicinskih kriterija, uzročnopsljudično bi došlo i do ujednačavanja dosuđivanja pravične novčane naknade u sličnim slučajevima, ne gubeći pri tom iz vida da se u svakom konkretnom slučaju dosuđuje naknada vodeći računa o subjektivnim svojstvima i stanju oštećenika.

Osobe koje imaju pravo na pravičnu novčanu naknadu u slučaju smrti ili osobito teškog invaliditeta

U slučaju smrti ili osobito teškog invaliditeta neke osobe, može se dosuditi članovima obitelji te osobe pravična novčana naknada neimovinske štete. U konkretnom slučaju po novom uređenju tu bi se radilo o povredi prava osobnosti na duševno zdravlje. U stavku 1. čl. 1101. ZOO/05 utvrđeno je da u slučaju smrti ili osobito teškog invaliditeta neke osobe, pravo na pravičnu novčanu naknadu neimovinske štete imaju članovi njezine uže obitelji: bračni drug, djeca i roditelji.

"Pravo na naknadu za duševne bolove može se dosuditi bračnom drugu u slučaju osobito teškog invaliditeta njegovog bračnog druga. Pravo na naknadu ovog oblika štete bračni drug ima samo ako je invaliditet tako visokog stupnja posljedica štetnog događaja. U konkretnom slučaju, sadašnje zdravstveno stanje tužitelja i stupanj invaliditeta nije posljedica samo njegova ozljeđivanja u prometnoj nesreći, nego i drugih promjena u organizmu, koje su neovisno o doživljenoj traumi prilikom štetnog događaja, vezane uz njegovu životnu dob. Stoga, bez obzira što tužiteljica nesumnjivo trpi duševne bolove zbog invaliditeta svog supruga, njegova invalidnost kao posljedica štetnog događaja nije takve naravi (ne radi se o osobito teškom invaliditetu), da bi tužiteljici pripadalo pravo na pravičnu novčanu naknadu na temelju čl. 201. st. 3. ZOO."¹⁴

¹⁴ Rev-315/03-2 od 10.2.2005. godine

"Pravo na naknadu štete zbog smrti ili naročito teškog invaliditeta bliskog srodnika pripada članovima obitelji kao posredno oštećenima u slučaju kad je smrt ili naročito teški invaliditet prouzročila treća osoba, a ne i u slučaju kad ih je prouzročio sam neposredno oštećeni bliski srodnik. Naime, prema odredbi čl. 201. ZOO-a članovima uže obitelji pripada pravo na pravičnu naknadu za duševne bolove zbog smrti, odnosno naročito teškog invaliditeta njihovog, u smislu navedene zakonske odredbe, bliskog srodnika, međutim, ta odredba, prema shvaćanju Vrhovnog suda, ima u vidu situaciju u kojoj je treća osoba prouzročila smrt ili naročito teški invaliditet bliskog srodnika osobe kojoj pripada pravo prema čl. 201. ZOO na naknadu štete zbog duševnih bolova, ali ne i slučaj kada je smrt ili naročito teški invaliditet prouzročio sam bliski srodnik posrednih oštećenika iz čl. 201. ZOO-a."¹⁵

Odredbom čl. 201. st. 3. ZOO/91 bilo je predviđeno da se u slučaju naročito teškog invaliditeta neke osobe može dosuditi njezinom bračnom drugu djeci i roditeljima pravičnu novčanu naknadu za njihove duševne bolove, no u svakom pojedinom slučaju teško je utvrditi koje to povređivanje s kojim pojavnim oblicima predstavlja slučaj naročito teškog invaliditeta, a po odredbi čl. 1101. ZOO/05 "osobito teškog invaliditeta". U slučajevima kada se utvrdi teški invaliditet djeteta, nesporno je da roditelji trpe duševne boli zbog invaliditeta svojeg djeteta, bez potrebe da se licitira postocima od npr. 60, 70%, no to ne predstavlja slučaj naročito teškog invaliditeta, jer se slučaj naročito teškog invaliditeta kreće ili dosiže granice potpunog invaliditeta.

"Naročito teška invalidnost ne mora se očitovati samo na području fizičke cjelovitosti i funkcionalnosti, već se može očitovati u psihičkoj sferi, što je najčešće slučaj u slučaju povreda glave sa nagnječenjem mozga. Naročito teški invaliditet je onaj koji se redovito kreće u granicama potpune invalidnosti."¹⁶

Dosadašnja sudska praksa dopuštala je da se u sudskom postupku utvrđuje da li je osiguratelj oštećenicima u mirnom postupku isplatio u cijelosti pripadajuće iznose na ime nematerijalne štete radi pretrpljenih duševnih bolova zbog gubitka sina, odnosno muža i oca. U postupku je bilo potrebno utvrditi činjenicu da li je u trenutku isplate predmetnih iznosa, bila pokrivena nematerijalna šteta po tom osnovu, a tu je okolnost potrebno ocijeniti prema kriterijima po kojima su se dosuđivale naknade za pretrpljene duševne boli u trenutku navedenih isplata.

Ako navedenim isplatama nematerijalna šteta oštećenicima nije bila u cijelosti pokrivena, tada istima pripada razlika za nepokriveni iznos, a prema kriterijima po kojima se dosuđuje ta naknada u trenutku donošenja prvostupanjske presude. Opisano znači da je potrebno iznose koji su oštećeni već primili u mirnom postupku revalorizirati prema kriterijima koji važe u trenutku donošenja prvostupanjske presude.

U odnosu na dosadašnje zakonsko određenje proširen je krug osoba koje mogu biti aktivno legitimirane i koje mogu potraživati taj vid naknade. U stavku 2. čl. 1101. ZOO/05 utvrđeno je da se takva naknada može dosuditi i braći i sestrama, djedovima i bakama, unučadi, te izvanbračnom drugu, ako je između njih i umrlog, odnosno ozlijeđenog postojala trajnija zajednica života. Citiranom odredbom pravičnu novčanu naknadu mogu potraživati djedovi i bake, te unučad, te to zakonsko određenje u naravi predstavlja prihvaćanje dosadašnje sudske prakse koja se pojavila u svezi prava na naknadu tom krugu osoba, no bilo je i drugačijih rješenja.

¹⁵ Rev-1845/97 od 11.12.2002. godine

¹⁶ Rev-203/98 od 4.10.2000. godine

"Unuci imaju pravo na novčanu naknadu zbog smrti djeda, ako im je on u potpunosti zamijenio roditelje, tako da se njihov odnos može poistovjetiti sa roditeljskim odnosom. On takav nije bio kad su živjeli u zajednici sa roditeljima."¹⁷

"Propisi o obiteljskopравnim učincima izvanbračne zajednice žene i muškarca postoje u RH od 1978. godine, tj. od kad je zakonom o braku i porodičnim odnosima normirano pravo izvanbračnih drugova na međusobno uzdržavanje, te na stjecanje i diobu imovine stečene radom za trajanja izvanbračne zajednice prema pravilima koja vrijede za bračne drugove."¹⁸

U praksi, kako u građanskoj, tako u kaznenoj grani sudovanja, pojavljivali su se problemi glede utvrđivanja izvanbračne zajednice pa je tako u novom tekstu Obiteljskog zakona ("NN" br. 116/03, 17/04 i 136/04) precizno utvrđeno što je to izvanbračna zajednica. "Odredbe ovog zakona o učincima izvanbračne zajednice primjenjuju se na životnu zajednicu neudane žene i neoženjenog muškarca, koja traje najmanje 3 godine ili kraće, ako je u njoj rođeno zajedničko dijete."¹⁹

Posebna novina je i odredba čl. 1101. st. 3. ZOO/05 u kojoj je utvrđeno da pravo na pravičnu novčanu naknadu imaju i roditelji u slučaju gubitka začeto, a nerođenog djeteta, što također predstavlja akceptiranje dosadašnje sudske prakse.

"U slučaju gubitka ploda majci pripada pravo na pravičnu novčanu naknadu za duševne boli. Pogrešno je drugostupanjski sud smatrao da tužiteljica nema pravo na naknadu štete za duševne boli zbog gubitka ploda. Naime, odredbom čl. 201. ZOO/91 propisano je pravo na pravičnu novčanu naknadu za duševne boli zbog smrti člana uže obitelji. Ovaj sud nalazi pravilnom ocjenu suda prvog stupnja prema kojoj se ta odredba analogno primjenjuje i u slučaju gubitka ploda, tako da u konkretnom slučaju tužiteljici kao majci pripada pravo na pravičnu novčanu naknadu za pretrpljene duševne bolove"²⁰

Odredbom čl. 17. st. 2. i 3. ZOO/05 štite se prava začeto djeteta, te se utvrđuje da se uzima da je začeto dijete rođeno, kadgod se radi o njegovim probicima, po uvjetom da se rodi živo. Smatrat će se da je dijete rođeno živo, ako se ne utvrdi suprotno. Opisano daje mogućnost da se dosudi naknada duševnih boli zbog smrti roditelja i djetetu koje je rođeno poslije smrti roditelja. Takovo dijete ima pravo na naknadu duševnih boli, koje zaista ne bi trebalo specificirati, te nepotrebno opisivati da dijete koje je rođeno poslije smrti roditelja trpi duševne boli zbog izostanka roditeljske ljubavi, brige, pažnje i dr.

Dospijee obveze pravične novčane naknade

Obveza pravične novčane naknade dospijeva danom podnošenja pisanog zahtjeva ili tužbe, osim ako je šteta nastala nakon toga.²¹

¹⁷ ŽS Zg, Gžn-1004/03 od 13.5.2003. godine

¹⁸ Mira Alinčić – Ana Bakarić Abramović – Dubravka Hrabar – Dijana Jakovac – Lozić – Aleksandra Korać "Obiteljsko pravo" Narodne novine, Zagreb, 2001. godine

¹⁹ Čl. 3. Obiteljskog zakona ("NN" br. 116/03, 17/04 i 136/04)

²⁰ Rev-1446/98 od 26.3.2003. godine

²¹ Čl. 1103. ZOO/05

Citiranim člankom utvrđen je dan dospelosti obveze pravične novčane naknade, te ona dospijeva danom podnošenja pisanog zahtjeva ili tužbe, osim ako je šteta nastala nakon toga. Opisano je bitna novina, jer dužnik koji zakasni s ispunjenjem novčane obveze duguje, pored glavnice i zatezne kamate.

Zakonodavac je odredio i početak tijeka zateznih kamata u slučaju naknade neimovinske štete, te će ta odredba vjerojatno dovesti do toga da odgovorne osobe za naknadu štete promptnije obrade zahtjev oštećenika, te ponude i isplate pravičnu novčanu naknadu u što kraćem roku. Dosadašnja praksa je upućivala na to da su oštećenici se obraćali osigurateljima s nepotpunom medicinskom dokumentacijom (najčešće liječenje još nije bilo dovršeno), te između ostalog i zbog tog razloga nije dolazilo do izvansudskog rješavanja zahtjeva za isplatu naknade neimovinske štete. Uz ovakvu zakonsku odredbu, da obveza pravične novčane naknade dospijeva danom podnošenja pisanog zahtjeva, a uz uvažavanje dosadašnje prakse, trebalo je nametnuti i obvezu oštećeniku da kada bilo u sudskom postupku ili izvansudski podnese zahtjev za naknadu štete da isti u potpunosti dokumentira (odnosno da mu se nametne obveza dostavljanja nakon provedenog liječenja cjelokupne medicinske dokumentacije).

Za upozorit je kako oštećenike, tako i osiguratelje da precizno i potpuno vode međusobnu korespondenciju, jer se npr. pravo na kamate ostvaruje nakon predaje zahtjeva odgovornoj osobi, a što se sve mora dokazati u eventualnom sudskom postupku.

Određenje da obveza pravične novčane naknade dospijeva danom podnošenja pisanog zahtjeva ili tužbe, nameće odgovornim osobama dužnost da odmah pristupe prikupljanju dokumentacije koju eventualno nije dostavio oštećenik, a koja dokumentacija je potrebna kako bi se mogao obraditi u cijelosti zahtjev za naknadu štete, kako glede odgovornosti, tako i glede osnova i visine postavljenog zahtjeva.

Nasljeđivanje i ustup tražbine naknade neimovinske štete

Tražbina naknade neimovinske štete prelazi na nasljednika samo ako je oštećenik podnio pisanih zahtjev ili tužbu.²²

Suprotno dosadašnjem zakonskom određenju, koje je predviđalo da potraživanje naknade nematerijalne štete prelazi na nasljednika samo ako je priznato pravomoćnom odlukom ili pismenim sporazumom, novim uređenjem tražbina naknade neimovinske štete prelazi na nasljednika ako je oštećenik podnio pisani zahtjev ili tužbu sudu. U toj situaciji nasljednici stupaju na mjesto oštećenika. Stupanjem na snagu ZOO/05 tražbina neimovinske štete prelazi na nasljednike i već samim podnošenjem zahtjeva za odštetu, što je sigurno pravednije rješenje u odnosu na dosadašnju praksu koja je tražila postojanje pravomoćne odluke ili postojanje pismenog sporazuma.

"Dospjele svote naknade za tuđu pomoć i njegu mogu se naslijediti, bez obzira što visina te naknade nije utvrđena pismenim sporazumom ili pravomoćnom sudskom odlukom, jer se odredbe st. 2. čl. 197. ZOO/91 odnose samo na singularnu sukcesiju, a ne i na nasljeđivanje,

²² Čl. 1105. ZOO/05

kao što je to kod nematerijalne štete. Naknada za tuđu pomoć i njegu čiju isplatu zahtjeva tužitelj novčana je tražbina dospjela do časa njegove smrti, radi čega je to imovinsko pravo prema odredbi čl. 2. Zakona o nasljeđivanju koje se može nasljeđivati i neosnovana je žalbena tvrdnja tuženika da je ova neprenosiva tražbina ujedno i nenasljediva tražbina."²³

ZAKLJUČAK

Radi slučajeva koji će se u praksi događati, valja podsjetiti na odredbu čl. 1163. st. 1. ZOO/05 prema kojoj se odredbe novog Zakona o obveznim odnosima neće primjenjivati na obvezne odnose koji su nastali prije 31. prosinca 2005. godine. Naprimjer, ako se štetni događaj dogodio u prosincu 2005. godine, tužitelj pretrpi tjelesne povrede, tužba podnesena tijekom 2006. godine, a tužitelj tijekom postupka umre. Ne primjenjuje se ZOO/05, već ZOO/91, pa nasljednik ne može nastaviti postupak. To nadalje znači da ćemo u praksi još dugi niz godina imati postupke u kojima će se primjenjivati ZOO/91 sa svim svojim specifičnim odredbama koje su pretrpjele promjene prilikom donošenja ZOO/05.

Uz odredbu da obveza pravične novčane naknade dopijeva danom podnošenja pisanog zahtjeva ili tužbe, što nameće odgovornim osobama dužnost da odmah pristupe prikupljanju dokumentacije koju eventualno nije dostavio oštećenik, a koja dokumentacija je potrebna kako bi se mogao obraditi u cijelosti zahtjev za naknadu štete, valja zaključno upozoriti da su stupili na snagu Zakon o osiguranju²⁴ i Zakon o obveznim osiguranjima u prometu.²⁵ Citirani zakoni te novi ZOO/05 dovode u potpuno novu poziciju kako oštećene tako i društva za osiguranje.

Zakon o osiguranju u posebnoj glavi obrađuje zaštitu potrošača, te je to daljnji korak prema usklađivanju hrvatskog zakonodavstva ali i prakse sa zakonodavstvom EU. Za nadati se je, ako doživimo taj trenutak, da ako uskladimo cjelokupno zakonodavstvo ali posebno i praksu, sa zakonodavstvom i praksom EU, da će biti malo činjenično i pravno spornih tema, kako za praktičare tako i za teoretičare.

²³ ŽS Bjelovar, GŽ-2333/00 od 14.12.2000. godine

²⁴ Zakon o osiguranju "NN" br. 151/05 od 23. prosinca 2005. godine

²⁵ Zakon o obveznim osiguranjima u prometu "NN" br. 151/05 od 23. prosinca 2005. godine

Nikola Opatić

INSTITUT KAMATE KROZ DJELATNOST OSIGURANJA

I Uvodne naznake

Djelatnost osiguranja i njegova konkretna razvijenost važan je i neodvojivi dio svakog modernog financijskog sustava pojedine države.

Proces usklađivanja hrvatskog zakonodavstva iz područja djelatnosti osiguranja s pravnim stečevinama odnosno direktivama Europske unije, rezultirao je donošenjem novih zakona i to Zakona o osiguranju i Zakona o obveznim osiguranjima u prometu oba objavljena u «Narodnim novinama» br. 151/05, od 23. prosinca 2005. sa stupanjem na snagu 1. siječnja 2006. To je ujedno bio razlog da su se navedeni zakoni donijeli u parlamentarnoj proceduri po hitnom postupku.

Polazeći od činjenice da institut kamate u ekonomskom i pravnom smislu čini esenciju svakog konkretnog financijskog sustava, bez imalo pretencioznosti možemo zaključiti da kamata (ugovorna i zatezna) ima, čini se, gotovo presudan utjecaj na njegovo cjelokupno funkcioniranje i kretanje, pa tako i na djelatnost osiguranja kao dijela tog financijskog sustava. Čuveni J. M. Keynes proniknuo je novu ulogu kamata u ekonomiji zasnovanoj na slobodnom kretanju robe i kapitala, uvidjevši koliku moć imaju kamate u oživljavanju gospodarstva i nivou zaposlenosti. Država pomoću intervencija u visinu kamatne stope (npr. određivanjem eskontne stope) regulira cjelokupno gospodarstvo i uvjete njegovog poslovanja. Zato nije ni čudo da vijesti o povećanju ili smanjenju eskontne stope plijene prvorazrednu medijsku pozornost.

Institut kamata, njegovo tumačenje i primjena za djelatnost osiguranja od dvostruke je važnosti. Naime, društva za osiguranje kroz svoje poslovanje na tržištu pojavljuju se u pravnom prometu kao dužnici kod ispunjavanja obveza koje su preuzeli na osnovi ugovora o osiguranju u trenutku nastupa osiguranog rizika, ili s druge strane kao vjerovnici u naplati premije, regresnih tražbina, ili pak u plasmanu financijskih sredstava kroz njihovo ulaganje na tržištu kapitala, odnosno kroz kreditiranje drugih gospodarskih subjekata.

Pravilno shvaćanje značenja instituta kamata, poznavanje zakonske regulative i sudske prakse u tom segmentu jedan je od preduvjeta za stabilno financijsko poslovanje i upravljanje aktivom i pasivom društava za osiguranje.

Primjena novih zakonskih rješenja u praksi moraju odražavati zauzeti stav da budu pravična i uravnotežena kako u odnosu na osiguratelja, tako i u odnosu na osiguranika. Zasigurno smisao promjene dosadašnjeg svojevrsnog «favoriziranja» štetnika kroz praksu dosuđivanja kamate na

* Županijski sud u Velikoj Gorici

pravičnu novčanu naknadu od dana donošenja prvostupanjske presude, u korist oštećenika na način da je sada zakonom regulirano dospijeće obveze pravične novčane naknade od dana podnošenja pisanog zahtjeva ili tužbe, osim ako je šteta nastala nakon toga, nije dovođenje štetnika, odnosno osiguratelja kao odgovornu osobu u financijske poteškoće, ali se s time pokušala prevenirati veća odgovornost u izvršavanju obveza osiguratelja kao ekonomski jače strane od oštećenika.

Kroz analizu zakonske regulative instituta kamata, te njihove konkretne primjene u gospodarskom prometu i sudskoj praksi kroz proteklih dvadesetak godina, prvo na području ex SFRJ, a zatim Republike Hrvatske, osobito promatrajući njezinu visinu i način obračunavanja, vidljivo je da su se kroz takvu regulativu, a zatim i primjenu instituta kamate u praksi provlačile težnje koje su supstancionalno nespojive sa osnovnim funkcijama kamate. Naime, u institutu kamate, a poglavito u praktičnoj primjeni kamate prepoznat je pogodan instrument održavanja kakve-takve zaštite vjerovnika od gubitka vrijednosti novca, što je u nedostatku drugih instrumenata bilo pravno-politički sasvim opravdano.

Međutim, u međuvremenu uspješnom stabilizacijom negativnih monetarnih kolebanja uz istodobnu široku praksu ugovaranja i primjene monetarnih (valutnih) klauzula, koje su štatile vjerovnike od gubitka vrijednosti novca, tim novim uvjetima neprilagođena visina kamatnih stopa i sam način njihovog obračuna, dovela je do očitog nesrazmjera u dužničko-vjerovničkim odnosima čije se dimenzije plastično mogu prepoznati kroz analizu i visinu dobiti hrvatskog financijskog sektora, osobito banaka i štedionica, koje su financijski najuspješnija trgovačka društva.

II Pravni izvori instituta kamata u RH nakon 1. siječnja 2006.

Donošenjem Zakona o kamatama - «Narodne novine» br. 94/04 od 12. srpnja 2004. sa stupanjem na snagu 20. srpnja 2004., obzirom na dotadašnja različita postupanja u praksi, zakonski je otklonjena dotadašnja mogućnost različitih postupanja vezano uz obračun zatezne kamate, jer se ovim Zakonom jednoznačno uredilo da se zatezna kamata obračunava proporcionalnom metodom bez pripisa kamate na kraju obračunskog razdoblja. Osim navedenog, tim Zakonom se uredilo da Vlada Republike Hrvatske na preporuku stručnog tijela (Odbora za utvrđivanje kamatnih stopa), određuje najvišu dopuštenu ugovornu kamatnu stopu koja se ugovara između dužnika i vjerovnika. Time se, barem zakonski, izbjegla mogućnost ugovaranja neprihvatljivo visokih kamatnih stopa kojima vjerovnik iskorištava težak položaj dužnika.

U postupku prilagodbe hrvatskog zakonodavstva s pravnim stečevinama odnosno direktivama Europske unije, kao preduvjeta za ravnopravno članstvo u toj europskoj integraciji donesen je posve novi Zakon o obveznim odnosima - «Narodne novine» br. 35/05 sa stupanjem na snagu 1. siječnja 2006. (dalje: ZOO 2005) regulirajući sadržajno istu materiju kamata kao i cit. Zakon o kamatama, s tim da se odredbe članka 26. stavka 1.–3. i članka 29. stavka 2.–6. i stavka 8. ZOO 2005 počinjju primjenjivati nakon isteka dvije godine od dana stupanja na snagu tog Zakona, tj. 1. siječnja 2008., što jasno ukazuje na osjetljivost materije i potrebu dulje prilagodbe subjekata novim zakonskim uvjetima. Osobito je prigovarano uspostavi sustava određivanja

zateznih, a posredno i ugovornih kamata uz pomoć eskontne stope HNB – kao polazišne točke, jer ona navodno kod nas nema ulogu koju ima u EU.

Za područje našeg novog uređenja instituta kamata glavni uzor bila je Smjernica 2000/35/EZ o sprečavanju zakašnjenja u plaćanju u trgovačkim ugovorima¹. To je bila obveza Republike Hrvatske, pa stoga izabrani model i nije bio stvar slobodne zakonodavčeve odluke.

Sukladno članku 1164. stavak 2. ZOO 2005 s početkom primjene odredaba članka 26. stavka 1.–3. i članka 29. stavka 2.–6. i stavka 8. tog Zakona prestaju važiti odredbe članka 1., 2., 4., 5., 6., 7., 8., 9. stavka 1. točke 1. i članka 10. Zakona o kamatama ("Narodne novine", br. 94/04.). Međutim, i da toga nema ništa se ne bi promijenilo - stupanjem na snagu novih odredbi one ranije prestaju važiti (vrijediti, biti na snazi, biti u primjeni). Pravilo lex posterior derogat legi priori potpuno jasno iskazuje da početkom (odgođene) primjene novoga zakona prestaje važiti (vrijediti) onaj raniji zakon koji uređuje istu materiju, ali to je ipak u zakonu izrijekom navedeno. Dakle, obzirom na sadržaj članka 1164. stavak 2. ZOO 2005 i nakon potpune primjene ZOO-a 2005 s 1. siječnja 2008., ostati će na snazi neke odredbe Zakona o kamatama - «Narodne novine» br. 94/04, konkretno:

- odredba članka 3. koja propisuje kojom se matematičkom metodom izračunava kamata,
- odredba članka 9. stavak 1. točka 2. o novčanoj kazni za prekršaj kojeg počini vjerovnik, pravna ili fizička osoba ako obračuna zatezne kamate suprotno članku 3. Zakona o kamatama, kao i odredba članka 9. stavak 2. kojom se propisuje novčana kazna odgovornoj osobi u pravnoj osobi za takav prekršaj pravne osobe. Predviđene prekršajne kazne za vjerovnike kreću se u iznosu od 50.000,00 kn do 500.000,00 kn, a za odgovorne osobe u pravnoj osobi u rasponu od 10.000,00 kn do 50.000,00 kn,
- prijelaze i završne odredbe Zakona o kamatama (članak 11.-13.).

Odgoda primjene članka 26. stavka 1.– . i članka 29. stavka 2.–6. i stavka 8. ZOO-a 2005, znači da će u sferi primjene instituta kamate (ugovorne i zatezne) u hrvatskom pravnom sustavu u razdoblju od 1. siječnja 2006. do 31. prosinca 2007. trebati nužno kombinirati odredbe ZOO-a 2005 i Zakona o kamatama zatim odredbe Uredbe o visini stope zatezne kamate te Uredbe o visini najviših dopuštenih ugovornih kamatnih stopa – obje objavljene u «Narodnim novinama» br. 153/04 od 3. studenog 2004.

Odredbe ZOO-a 2005 čija je primjena odgođena do 31. prosinca 2007. uređuju:

- ograničenje visine stope ugovornih kamata između osoba od kojih barem jedna nije trgovac,
- ograničenje visine stope ugovornih kamata između trgovaca, odnosno između trgovaca i osobe javnog prava,
- ograničenje visine stope kada su kamate ugovorene, ali nije određena njihova stopa,
- način određivanja stope zateznih kamata,
- mogućnost ugovaranja drukčije stope zateznih kamata kod trgovačkih ugovora i ugovora između trgovaca i osoba javnog prava,

¹ Directive 2000/35/EC of the European Parliament and of the Council on combating late payment in commercial transaction, objavljena u Official Journal L 200 str. 35.

- ništetnost ugovorne odredbe o zateznim kamatama kod trgovačkih ugovora i ugovora između trgovaca i osoba javnog prava,
- odnos ugovorne i zatezne kamate kada je ugovorena stopa viša od zatezne,
- obvezu HNB da svakog 1. siječnja i 1. srpnja objavi eskontnu stopu u Narodnim novinama.

U punoj primjeni regulative o kamatama nakon 1. siječnja 2006. godine sljedeće su odredbe ZOO-a 2005:

- članak 26. stavak 4. - ako su ugovorene više kamate od dopuštenih, primijenit će se najviša dopuštena kamatna stopa,
- članak 26. stavak 5. - stopa ugovornih kamata odnosi se na razdoblje od jedne godine, koja je važna zato što onemogućuje da se ugovaranjem kraćeg razdoblja "zaobiđu" prisilne odredbe o najvišoj dopuštenoj stopi, pa je ona u tom smislu prisilna i ugovorne strane ne mogu valjano ugovoriti kraće razdoblje na koje bi se odnosila kamatna stopa, ako bi to dovelo do premašivanja najviše dopuštene stope ugovorne kamate,
- članak 27. - uređuje pitanje zabrane anatocizma, uz predviđene dvije iznimke (stavak 2. i stavak 3),
- članak 28. - uređuje proširenje odredaba o ugovornim kamatama za novčane obveze na ostale obveze kojima su objekt činidbe stvari određene po rodu. Naplatni zajam, čiji predmet ne čini novčana svota, nego određena količina zamjenjivih stvari, predstavlja primjer situacije koju uređuje ova odredba,
- članak 29. stavak 1. - regulira zatezne kamate – kada se duguju, u cijelosti preuzimajući sadržaj ranijeg članka 277. stavak 1. ZOO-a 1991. - dužnik koji zakasni s ispunjenjem novčane obveze duguje, pored glavnice, i zatezne kamate,
- članak 29. stavak 7. - propisuje da se stopa zateznih kamata odnosi na razdoblje od jedne godine,
- članak 30. - u cijelosti je preuzela sadržaj ranijeg članka 278. ZOO-a 1991.,
- članak 31. - regulira zabranu anatocizma za zatezne kamate - propisujući da na dospjele a neisplaćene zatezne kamate ne teku zatezne kamate, osim kad je to zakonom određeno (stavak 1.), dok na iznos neisplaćenih kamata mogu se zahtijevati zatezne kamate samo od dana kad je sudu podnesen zahtjev za njihovu isplatu (stavak 2.).

III Kamata - pojam, vrste i pravne značajke

Kamata je, najkraće rečeno, u svojoj biti naknada koja se plaća za upotrebu tuđeg novca ili tuđih zamjenjivih pokretnih stvari. To je cijena koja je određena bilo ugovorom, ili pak tu cijenu određuje zakon u slučaju da se novac ili tuđa zamjenjiva stvar neovlašteno koristi.

Kamata je izraz vlasničkih ovlasti, atribut vlasništva u širem smislu, predstavlja naknadu – cijenu za lišavanje koristi koje vlasnik trpi za određeni vremenski period. Dakle, kamata je isključivo funkcija privatnog vlasništva i kapitala².

² Enciklopedija imovinskog prava i udruženog rada, Novinsko izdavačka ustanova Službeni list SFRJ, Beograd, 1978., tom I str. 673.

Riječ kamata/e/, izvorno je grčkog podrijetla, na novogrčkom znači dobitak, zarada, dok na starogrčkom ima sasvim drugo značenje - muka, umor, napor, naporan rad. Najčešće se za pojam te vrste naknade upotrebljava i riječ interes što je slučaj u većini europskih jezika.

Kamata je porijeklom povezana za institut zajma, a i danas je sastavni dio zajma ili kredita, međutim s druge strane kamata postoji i izvan tog (ugovornog) domena. Vrlo je interesantan povijesni razvoj instituta kamata, kako u ekonomskom tako i u pravnoj sferi, jer su kamate od pamtivijeka jedan od najkontroverznijih problema teorije i prakse.

Sama definicija kamate /interesa/ da je to u biti naknada koja se plaća za upotrebu tuđeg novca ili tuđih zamjenjivih pokretnih stvari (kapitala), koja se računa u stvarima iste vrste, a ovisi o količini i vremenu, nastavno daje nam pravo na zaključak da su kamate sporedno (akcesorno) potraživanje, na koje vlasnik „kapitala” ima pravo uz glavnicu. Izraz „kapital” nije zakonski pojam, pa ga treba shvatiti kao „novac”, ali uz napomenu kako se pravila o kamatama (ugovornim) mogu odnositi i na generičke stvari i izraziti u tim stvarima (npr. u ugovoru o zajmu).

Uz pojam kamata čvrsto su vezani pojmovi „glavnice” i „kamatne stope” pri čemu pod pojmom glavnice treba shvatiti tražbinu na koju se obračunava kamata, a pod kamatnom stopom postotak prema kojem se obračunava kamata na glavnicu.

Kamate su civilni plodovi, a ovi se pak definiraju kao prinosi (prihodi) koje ne daje sama stvar, već koje dobivamo od stvari posredstvom nekog pravnog odnosa. Među civilnim plodovima razlikujemo dospjele i nedospjele. Pravilo je da vjerovnik od dužnika može tražiti predaju civilnih plodova istom nakon dospelosti. Vlasništvo civilnih plodova sječe se dospelošću i percepcijom (lat. perceptio - uzimanje, sabiranje)³. Obveza plaćanja kamata, bilo onih zasnovanih na ugovoru ili na zakonu akcesorne je prirode, što znači da kamata slijedi pravnu sudbinu glavnog potraživanja.

Hrvatsko procesno zakonodavstvo, konkretno Zakon o parničnom postupku⁴ sukladno članku 35. kamatu smatra sporednim potraživanjem. Naime pri utvrđivanju vrijednosti predmeta spora, kad je za utvrđivanje stvarne nadležnosti, sastava suda, prava na izjavljivanje revizije i u drugim slučajevima predviđenim u tom zakonu mjerodavna vrijednost predmeta spora, kao vrijednost predmeta spora uzima se u obzir samo vrijednost glavnog zahtjeva. Kamate, parnični troškovi, ugovorna kazna i ostala sporedna traženja ne uzimaju se u obzir ako ne čine glavni zahtjev.

Sama struktura novog Zakona o obveznim odnosima⁵ – koji između ostalog regulira mjesto i ulogu kamata u pravnom sustavu, zorno ukazuje da je institut kamate vezan uz novčane obveze. Međutim, isto tako valja reći da je ZOO 2005 propisao (članak 28.) da odredbe tog Zakona (ZOO 2005) o ugovornim kamatama na odgovarajući način vrijede i za ostale obveze kojima su objekt činidbe stvari određene po rodu. Dakle, u naplatnom zajmu čiji predmet nije novčana svota, nego određena količina zamjenjivih (generičkih) stvari, naplatnost zajma znači da zajmoprimateelj (dužnik) ima (uz obvezu vraćanja iste količine stvari iste vrste i kakvoće) obvezu plaćanja kamata. No, kako glavnica ne čini novčana svota, ni kamata neće biti izražena u novcu, nego u stvarima iste vrste i kakvoće. Stoga u svim slučajevima kad je glavnica

³ Vedriš, Martin i Klarić, Petar Građansko pravo, Narodne novine d.d., IV izd. Zagreb, 2000 str. 85.

⁴ Zakon o parničnom postupku - «Narodne novine» br. 53/91, 91/92, 58/93, 112/99, 88/01 i 117/03).

⁵ Zakon o obveznim odnosima - «Narodne novine» br. 35/05 sa stupanjem na snagu 1. siječnja 2006.

izražena u generičkim stvarima i postoji obveza plaćanja ugovornih kamata u generičkim stvarima, na odgovarajući način primijenit će se odredbe o ugovornim kamatama.

Kriterij razlikovanja kamata na aktivne i pasivne kamate rezultat je promatranja instituta prema ulogama stranaka, odnosno davatelja ili primatelja zajma, odnosno kredita, osobito s bankarskog aspekta.

Zatim, obzirom na kamatnu stopu, kamate mogu biti fiksne ili promjenjive. Mjениčne kamate su one koje se plaćaju na mjениčni dug (mogu biti ugovorne, zatezne ili diskontne). Interkalarne kamate su ugovorne kamate i čine naknadu za vrijeme odgođenog plaćanja glavnice.

Eskontna (diskontna) kamata koristi se u bankarstvu, a sastoji se u tome što se pri kupovini nedospjelih tražbina (mjenica, zadužnica) unaprijed odbija od nominalne vrijednosti jedan određeni iznos. Logika ove naplate je u notornoj činjenici da gotovina vrijedi više od potraživanja duga (veresije). Novi Zakon o obveznim odnosima (ZOO 2005) vezao je visinu zakonskih kamata na eskontnu stopu Hrvatske narodne banke. Eskontnu stopu definiramo kao kamatnu stopu središnje (centralne) banke koju joj plaćaju poslovne banke. Naime, centralna banka kao emisiona ustanova krajnji je izvor likvidnosti. Što je veća eskontna stopa veća je kamatna stopa poslovnih banaka i obratno. Eskontna stopa je ključan element vođenja monetarne politike u najrazvijenijim zemljama svijeta, jer se eskontnom politikom utječe na smjer kretanja gospodarstva.

Pravni temelji iz kojih potraživanje kamata može proizlaziti su ugovor i zakon, pa se po tom kriteriju razlikuju ugovorne (konvencionalne) i zakonske kamate (legalne).

ZOO - 2005 diferencira kategoriju ugovornih kamata i zateznih kamata. Uz razdoblje ukamaćivanja (npr. godišnje) kamatna stopa je važan element za utvrđivanje visine kamata. O obračunskoj metodi može ovisiti apsolutni iznos kamate, tako postoje jednostavni i složeni, a oba načina mogu se primijeniti anticipativno i dekurzivno. Anticipativnim obračunom kamate se obračunavaju na početku razdoblja, a kod dekurzivnog na kraju razdoblja ukamaćivanja. Anticipativni obračun (na početku razdoblja) obavlja se od zaključne glavnice (one s kraja razdoblja), dok se kamate dekurzivnim obračunom (na kraju razdoblja) obračunavaju od početne glavnice. Razlika ovih obračuna, uz isti nominalni kamatnjak za vrijeme kašnjenja u plaćanju daje višu kamatnu stopu u anticipativnom obračunu. Zatezna kamata po prirodi stvari uvijek se obračunava dekurzivno.⁶

Obzirom na funkcije koje su namijenjene institutu kamata - dakle za stjecanje koristi putem kapitala, poticanju dužnika na pravodobno ispunjenje obveze i naknade za korištenje tuđeg novca ili drugih zamjenjivih stvari, postoji i jedna «skrivena» funkcija kamate, koja funkcija dolazi do izražaja u vremenima izrazitog negativnog kolebanja vrijednosti (papirnog) novca - inflacije, dakle novca bez svoje unutarnje vrijednosti, osobito kad je vrijednost novca nezaštićena monetarnim klauzulama, koje i ne moraju same po sebi biti garant zaštite vrijednosti. Tada kamata svojom visinom preuzima funkciju čuvanja vrijednosti. Kamata je po svojoj biti i cijena novca, pa se povećanjem kamatne stope nastoje smanjiti inflatorne tendencije. Dapače, povećanjem kamatne stope, naravno iznad stope inflacije, povećava se i sama vrijednost novca. Ukoliko je kamatna stopa jednaka sa stopom inflacije, sačuvana je njegova vrijednost, ali onda ne donosi korist putem kapitala. Ovdje je posebno zanimljivo promotriti situaciju kad je glavnica novca zaštićena monetarnom klauzulom – što podrazumijeva

⁶ Giunio, Miljenko, Zatezne kamate u propisima i praksi, Zatezne kamate, TEB, Zagreb, 2004. str 31.

da je vrijednost glavnice vezana uz vrijednost određene strane valute, npr. švicarski franak. Tada da bi vrijednost glavnice doista bila zaštićena, a da se i pri tome nešto i zaradi na plasmanu novčanog kapitala, u visinu kamatne stope mora se ugraditi i visina inflacije u Švicarskoj – dakle gubitak vrijednosti švicarskog franka, doduše vrlo mala ili je pak nema, ali ipak postoji mogućnost postojanja i takvog rizika⁷.

IV Ugovorne kamate

Ugovorne kamate se u pravilu ugovaraju između subjekata obvezno-pravnog odnosa, odnosno uređene su samim ugovorom. Postoji razlika između ugovornih i ugovorenih kamata. Definicija da je kamata u svojoj biti naknada koja se plaća za upotrebu tuđeg novca ili tuđih zamjenjivih pokretnih stvari, upravo odgovara ugovornoj kamati. Zakon o obveznim odnosima 2005 ne definira što znači pojam ugovornih kamata, govori samo o stopi ugovornih kamata, u smislu (maksimalne) visine izražene u relativnom broju koji se u propisu ne navodi numerički već samo opisno.

Izraz «ugovorne kamate» ukazuje na pripadnost kamata ugovoru, dok se izraz «ugovorene kamate» odnosi na način njihovog utvrđivanja. Kamata se inače određuje kao relativna veličina (postotak) u odnosu na glavnicu, a pravilo je da se kamate računaju i daju u kvaliteti glavnice. Ako je glavnica u novcu onda će i kamata biti u novcu. Ako se radi o obvezama čiji je predmet određen po rodu, što se tiče ugovornih kamata one će biti određene u predmetu stvari. Kamate na nenovčane obveze moguće je ugovoriti u novcu.

V Zatezne kamate

Zatezne kamate zakonski su pripadak isključivo novčanih obveza, te su strogo vezane uz zakašnjenje s ispunjenjem novčane obveze. One su zakonske kamate, jer je zakonom propisano da dužnik koji zakasni s ispunjenjem obveze duguje pored glavnice, i zatezne kamate. Zatezne kamate se ne ugovaraju i pripadaju po zakonu.

Zatezne (moratorne) kamate su vezane uz činjenicu zakašnjenja u plaćanju pa se stoga zahtjeva ustanovljavanje trenutka dospelosti temeljne obveze. Zatezne kamate imaju tijekom od prvog slijedećeg dana po dospijeću plaćanja, pa sve do uključivo dana plaćanja. Dospijeće novčane tražbine može biti ugovoreno.

Zatezne kamate zakonom su unaprijed određena naknada za korištenje određenog iznosa tuđenog novca. Zatezne kamate kroz svoju visinu imaju i kaznenu funkciju, jer se njima sankcionira ponašanje dužnika koji na vrijeme ne ispunjava svoje obveze. Isto tako one kroz svoju visinu moraju djelovati destimulativno na dužnika, tako da ga ekonomskom logikom prisili na ispunjenje novčane obveze.

Kod zateznih kamata (kao i kod ugovornih kamata – članak 27. ZOO 2005) postoji zabrana anatocizma (članak 31. ZOO 2005) Pod anatocizmom se podrazumijeva obveza plaćanja

⁷ Opatić, Nikola, Novac - pravni aspekti pojavnosti, Hrvatska pravna revija 1/2006.

kamata na kamatu. Svrha zabrane anatocizma jest u očuvanju načela jednake vrijednosti davanja, u ograničavanju visine kamata, te u osiguranju izvjesnosti budućih obveza. Iz ovih razloga prisilna odredba st. 1. određuje ništavost ugovorne odredbe koja bi predviđala da na dospjele kamate teče kamata u slučaju dužnikova pada u zakašnjenje s plaćanjem ugovorenih kamata. Ništava je samo ugovorna odredba, a ne i ugovor u cjelini. Kao što se ne može valjano ugovoriti da bi na dospjelu a neisplaćenu ugovornu kamatu, tako ni na dospjelu a neisplaćenu zateznu kamatu ne može teći zatezna kamata. Zabrana anatocizma postoji do trenutka pokretanja pravnog postupka radi naplate zateznih kamata. Na iznos neisplaćenih kamata mogu se zahtijevati zatezne kamate samo od dana kad je sudu podnesen zahtjev za njihovu isplatu.

VI Značenje kamata u djelatnosti osiguranja

Kao što smo već naprijed u tekstu naveli kamata je akcesorno potraživanje. Dakle, ako nema obveze osiguratelja na isplatu ugovorene svote osiguranja uslijed nastupa osiguranog slučaja - rizika, odnosno ako osiguratelj kao odgovorna osoba nije u obvezi isplatiti naknadu štete oštećeniku uopće ne postoje predosnove za isplatu kamate.

Daljnji uvjet za primjenu instituta kamata je postojanje zakašnjenja s ispunjenjem (novčane) obveze. Dakle, ovdje se uvijek radi o (moratornim) zateznim kamatama.

Po pretežitom shvaćanju zatezne kamate su naknada zakonom pretpostavljene štete za zakašnjenje u ispunjenju novčanih obveza, pa su objektivna posljedica zakašnjenja, stoga krivnju za zakašnjenje ne treba tražiti niti dokazivati. S obzirom na takvo stanje stvari, oštećeni nije dužan dokazivati da je pretrpio neku štetu zbog zakašnjenja, dok dužnik ne može dokazivati da štete nije bilo zbog njegova zakašnjenja.

Prijepori osiguratelja i osiguranika u ugovornom osiguranju ipak nisu česti, jer je sve uglavnom manje-više regulirano međusobnim ugovorom (policom, općim uvjetima, posebnim uvjetima i zakonskim odredbama), međutim, i tu se mogu u praksi pojaviti određene nedoumice, osobito oko trenutka utvrđivanja nastanka osiguranog rizika, odnosno trenutka pretvaranja sasvim konkretne štete u njezin novčani izraz, a samo na novčane obveze nakon njihovog dospijeca mogu teći zatezne kamate.

Gotovo uvijek se postavlja pitanje, od kada štetnik (odgovorna osoba) pada u zakašnjenje sa obvezom naknade štete - da li je to trenutak nastanka štete, ili je to onda kad oštećeni opomene štetnika da mu plati štetu, ili kad oštećeni podnese sudu tužbu ili pak kada sud donese prvostepenu presudu kojom odlučuje o naknadi štete.

Rješenje ovog problema odražava se i na odgovor na pitanje od kada počinje teći obveza plaćanja zateznih kamata na ona potraživanja koja nastanu kao posljedica počinjene štete, koja se ne sastoji u gubljenju određenog iznosa novca, već u oštećenju ili uništenju nekog predmeta ili oštećenju nekoga neimovinskog dobra za koje se naknada dosuđuje u novcu. Na računanje vremena od kada teku zatezne (moratorne) kamate valja primijeniti članak 300. st. 1. ZOO-a.

Kod izvanugovornog nastanka obveznih odnosa – konkretno kod naknade prouzročene štete, u svezi trenutka njezina dospijeca razlikujemo situacije determinirane s bitnom okolnošću:

- ukoliko se radi o nenovčanoj materijalnoj šteti koja je dosuđena prema cijenama na dan donošenja prvostupanjske presude – tada novčani izraz štete dospijeva s danom donošenja prvostupanjske presude,
- ukoliko je oštećenik sam otklonio imovinsku štetu prije donošenja sudske odluke, odnosno kad su učinjeni troškovi radi otklona štete - tada novčani izraz nastalih troškova dospijeva s danom otklanjanja štete, odnosno učinjenih troškova izraženih u novcu,
- ukoliko se naknađuje pravična novčana naknada radi povrede prava osobnosti, obveza dospijeva danom podnošenja pisanog zahtjeva ili tužbe, osim ako je šteta nastala nakon toga (članak 1103. ZOO 2005).

Imovinska šteta nastala oštećenjem stvari nadoknađuje se po pravilu u novčanom iznosu i oštećeni ima pravo tražiti tu novčanu naknadu, a rijetko i izuzetno se nadoknađuje šteta naturalnom reparacijom stvari. Institut zateznih kamata kao novčana naknada primjenjuje se kod svih oblika naknade imovinske štete u slučajevima zakašnjenja s njezinom isplatom. Kod naturalne reparacije štete oštećeni nema pravo na zatezne kamate.

Kod novčane reparacije nenovčane (neimovinske) štete oštećeni ima pravo na naknadu štete zajedno sa zateznim kamatama koja teče od dospelosti štete. U ovom slučaju ne dobiva ništa više nego što stvarno iznosi opseg štete. U stvari, u obliku zateznih kamata dolazi do obeštećenja oštećenog zbog zakašnjenja štetnika u ispunjavanju obveza naknade štete. Neimovinske štete se uvijek nadoknađuju u novcu. I u ovom slučaju zatezne kamate predstavljaju naknadu štete, zbog toga što naknada nije dobivana na vrijeme, pa nije ni omogućeno ublaživanje posljedica učinjene štete.

Štetnik (odgovorna osoba) štete može izbjeći plaćanje zateznih kamata na taj način da odmah isplati oštećenom onoliko koliko smatra da je počinio štetu, onako i onoliko koliko misli da iznosi visina štete. U takvom slučaju ne bi došlo do plaćanja zateznih kamata na isplaćeni iznos - jer štetnik za taj iznos nije pao u zakašnjenje, a što je uvjet za nastanak zateznih kamata.

Postavlja se pitanje kako postupiti kada se visina štete promijeni odnosno poveća ili smanji od trenutka nastanka štete pa do donošenja odluke o njejoj reparaciji. Promjena u strukturi oštećenog objekta odražava se na opseg štete, tako da se počinjena šteta može do donošenja odluke povećati, smanjiti ili sasvim izčeznuti. Budući da naknada štete zavisi od opsega štete, navedene promjene na oštećenom objektu odraziti će se i na iznos naknade štete, a zbog akcesornosti obveze plaćanja zateznih kamata i na tu obvezu. Kakav će i koliki utjecaj tih promjena biti na štetu, njezinu naknadu i zatezne kamate, zavisit će od stjecaja konkretnih okolnosti, te se prema tim okolnostima taj utjecaj i određuje.

Zakon o obveznim odnosima 2005 regulira područje ugovora o osiguranju. Isplata osigurnine je najvažnije pravo osiguranika, a najvažnija obveza osiguravatelja. Obveza nastupa kada se (tj. ako se) dogodi osigurani rizik (slučaj).

Članak 943. ZOO 2005. odnosi se i na osiguranje imovine i na osiguranje osoba. Stavak 4. članka propisuje da ukoliko osiguratelj ne ispuni svoju obvezu u rokovima duguje osiguraniku zatezne kamate od dana primitka obavijesti o osiguranom slučaju, kao i naknadu štete koja mu

je uslijed toga nastala. Rokovi u kojima osiguratelj treba ispuniti obvezu osiguraniku točno su utvrđeni stavkom 1.-3. cit. članka.

Negativne promjene u kupovnoj moći novca sastoje se u opadanju vrijednosti kupovne moći novca. Za razliku od promjene u strukturi oštećenog objekta promjene u kupovnoj moći novca nemaju nikakav utjecaj na sam opseg počinjene novčane štete. Zbog njih ne nastaju ni povećanje ni smanjenje štete. Opseg štete ostaje isti. Promjene vrijednosti novca odražavaju se na novčani izraz nenovčane štete, na broj novčanih jedinica kojima se šteta izražava uslijed opadanja kupovne moći novca. Naknada štete ne postaje veća zbog pada kupovne moći novca već ostaje ista, ostaje naknada iste štete. Njezin novčani izraz je samo povećan. Ništa se drugo ne događa ni sa zateznim kamatama. One uslijed svoje akcesornosti dijele sudbinu štete (s glavnim dugom), te ona ne može biti veća ako su šteta i naknada ostale iste. Zatezne kamate se plaćaju u određenom postotku od naknade, pa ako naknada nije uvećana, ni zatezne kamate neće se uvećati. U stvari, i kod zateznih kamata uvećava se samo novčani izraz u kome se one oštećenom dosuđuju, a ne i same kamate. Iako se daje veći broj novčanih jedinica, oštećeni zbog pada kupovne moći novca ne dobiva na ime naknada štete ni zateznih kamata ništa više.

VII Zaključne napomene

Novom zakonskom regulativom u području kamata, te osobito zakonskim određivanjem kada dospijeva obveza naknade imovinske štete (članak 1086. ZOO 2005), odnosno kada dospijeva obveza pravične novčane naknade (članak 1103 ZOO 2005), primjećuje se trend usmjeren na jačanje odgovornosti štetnika poglavito osiguratelja kao jače ekonomske strane da oštećenom što brže nadoknadi nastalu štetu.

Naime, otezanje s obvezom naknade štete, osobito neimovinske, zakonodavac je svojim legislativnim rješenjima u određivanju vremena dospijeca obveze, štetniku odnosno osiguratelju učinio ekonomski tegotnim, odnosno rješenje ide in favorem oštećeniku, što je potpuno opravdano, jer je osnovno pravo oštećenika da mu odgovorna osoba što brže nadoknadi počinjenu štetu, odnosno ponovno uspostavi narušenu ravnotežu nastalu počinjenjem štete.

Ulf D. Lemor

**PERSPEKTIVE RAZVOJA EUROPSKOG
ZAKONODAVSTVA U AUTOMOBILSKOM OSIGURANJU**

1. Uvod

1.1. U Europi je harmonizacija na području propisa o obveznom osiguranju već daleko uznapredovala. Svi ste već upoznati s četiri Direktive EU o osiguranju od automobilske odgovornosti kojima su ustanovljeni jedinstveni europski minimalni standardi na području prava obveznih osiguranja u cilju poboljšanja zaštite žrtava prometnih nezgoda.

Taj je cilj nesporno vrlo dobro ostvaren.

Žrtva prometne nezgode dostatno je zaštićena, kako u prometnim nezgodama u zemlji tako i u prometnim nezgodama u drugim državama članicama EU. Upravo je kod nezgoda u inozemstvu provođenjem IV. Direktive o osiguranju od automobilske odgovornosti postignut znatan napredak u praksi rješavanja odštetnih zahtjeva žrtava prometnih nezgoda.

1.2. Daljnji korak u pravcu jedinstvene Europe ostvaren je V. Direktivom o osiguranju od automobilske odgovornosti koja je donesena 11. svibnja 2005. te stupa na snagu sredinom 2007. godine.

Tom je Direktivom europski zakonodavac uglavnom dobro obavio svoju zadaću. Njome se provode potrebna usklađivanja i poboljšanja te zatvaraju postojeće "rupe".

To se odnosi i na već odavno neophodno potrebno povećanje preniskih minimalnih svota pokrića koje nisu mijenjane od 1988. godine.

Nadalje, s pozicije oštećenog je bitno razjašnjenje da postoji mogućnost podnošenja tužbe protiv odgovornog osiguratelja u vlastitoj zemlji prebivališta. Time se zatvara i zadnja značajna "rupa" u praksi rješavanja šteta nastalih u inozemstvu.

Tako je zatvoren krug prema jedinstvenom europskom pravu obveznih osiguranja – uređenje preostalih rijetkih otvorenih pitanja očekuje se u kratkom roku.

1.3. Međutim, uređenjem propisa koji se odnose na obvezna osiguranja usklađeno je samo jedno, premda vrlo bitno, pravno područje kojim se uređuje osiguranje od automobilske

*predsjednik Savjeta ureda do 2005. godine

**Prevela: Tanja Stahuljak, Hrvatski ured za osiguranje

odgovornosti. Potpuno je drugačija situacija na području odštetnog prava i propisa o odgovornosti. To je područje još uvijek u domeni nacionalnih zakonodavstava, pa su dosad, eventualno, usklađena samo marginalna područja. Treba ustvari poći od pretpostavke da je još dalek put do jedinstvenog europskog odštetnog prava i propisa o odgovornosti. Trenutačno se rješavaju neka uistinu akutna pojedinačna pitanja, na koja ću se kasnije detaljnije osvrnuti.

1.4. Kao posebnu točku treba spomenuti i temu mjerodavnog prava kod prometnih nezgoda s inozemnim elementom. Ta se tema obrađuje u okviru rasprava o prijedlogu uredbe «Rim II». Između ostalog, ovdje se razmišlja i o prijelazu s načela primjene prava zemlje nezgode na načelo primjene prava zemlje porijekla oštećene osobe. S gledišta oštećenih – a pritom prvenstveno mislim na Nijemce – takvo bi rješenje zasigurno bilo pogodno, budući da su pojedine odredbe njemačkog prava, za razliku od drugih pravnih poredaka EU, prilično velikodušne upravo u pogledu šteta na stvarima (a što se može smatrati kuriozumom).

1.5. Europska Komisija trenutačno, protivno čestim prijašnjim najavama, nema namjeru pokrenuti donošenje nove direktive – to bi bila 6. direktiva kojom bi se reguliralo ovo područje. Naprotiv, priprema se objedinjavanje pet donesenih direktiva u jedan cjeloviti tekst. Europski osiguratelji obavili su već i potrebne predradnje. Komisija namjerava prirediti kodificirani tekst tijekom 2007. godine.

1.6. Općim pregledom dolazimo do još niza otvorenih pitanja, prvenstveno na području odštetnog prava i propisa o odgovornosti. Ostalo je još dosta problema koji zahtijevaju daljnje zakonodavne mjere.

Želio bih se ovim referatom detaljnije osvrnuti na 8 pitanja koja su predmet diskusija – bilo na političkoj bilo na znanstvenoj razini (primjerice na Danima europskog prometnog prava u Trieru).

- Većina pitanja odnosi se na područje odštetnog prava i propisa o odgovornosti, ali i općeg građanskog prava;
- vrlo je različit značaj pojedinačnih pitanja koje sežu od vrlo detaljnih pojedinačnih pitanja do usklađivanja općih temelja odgovornosti;
- također su vrlo različiti i rokovi u kojima se trebaju provesti mjere, a sežu od kratkoročnih do prilično dugoročnih mjera.

2. Pojedinačna pitanja

2.1. Prikolice

Zanimljivo je da je jedno od neriješenih pitanja postupak u slučaju prometnih nezgoda u kojima sudjeluju vučna vozila s prikolicama. Problem je u tome što se i u slučaju poznate registracijske oznake prikolice često ne može identificirati niti vučno vozilo niti njegov osiguratelj. Naime, registracija, osiguranje i odredbe o odgovornosti za štetu prouzročenu prikolicama vrlo su različito regulirana po državama članicama EU.

Doduše, Komisija je potvrdila da ima namjeru riješiti problematiku prikolica. U tom cilju će, kao i često dosad, prvo utvrditi status quo nacionalnih propisa po pojedinačnim državama članicama EU, te će temeljem dobivenih spoznaja podnijeti konkretan prijedlog.

CEA je predložila njemačko rješenje kao ogledno: oštećena osoba ima mogućnost postaviti odštetni zahtjev ili osiguratelju prikolice ili vučnog vozila.

Čini se da i Komisija daje prednost tom rješenju. Na taj bi se način problem zapravo i mogao riješiti, ali u dosadašnjem tijeku diskusija Vijeće se nije moglo usuglasiti, a nitko zapravo ne zna zašto!

2.2. Troškovi ostvarivanja prava na naknadu štete

Vrlo su raznoliki, te s njemačkog pravnog gledišta i teško razumljivi, nacionalni pravni propisi kojima se uređuje tematika «naknade troškova ostvarivanja prava na naknadu štete», a pod time se podrazumijevaju opći troškovi, troškovi vještaka, odvjetnika u izvansudskom i sudskom postupku rješavanja šteta, te također i sudski troškovi.

Tako se u nekim zemljama, primjerice u Finskoj, Grčkoj i Nizozemskoj, ne priznaje puna naknada troškova stranki koja je uspjela u sporu. U Luksemburgu i Portugalu se troškovi odvjetnika u sudskom sporu ne naknađuju niti u slučaju dobivanja spora; troškove snosi svaka stranka za sebe. U većini zemalja se troškovi odvjetnika u mirnom postupku ne naknađuju ili se naknađuje samo paušalni iznos.

Mnogo je primjera u kojima žrtva prometne nezgode mora sama snositi troškove, a takva je situacija apsolutno neprihvatljiva. Europski parlament je stoga u okviru V. Direktive želio osigurati naknadu troškova barem kod šteta pretrpljenih u inozemstvu, na način da se nastali troškovi smatraju dijelom štete na koji postoji pravo naknade.

Ostaje, međutim, otvoreno je li to pitanje moguće riješiti u okviru jednog propisa o obveznom osiguranju. Također ostaje otvoreno da li bi se trebala uvesti posebna pravila specifična za prometnu nezgodu. Smatram, međutim, da masovni fenomen prometne nezgode uistinu zahtijeva zasebno rješenje.

Ovo pitanje i nadalje ostaje na dnevnom redu. Komisija namjerava provesti još jedno istraživanje, te će potom dati svoj prijedlog. Premda je dvojbeno da li se kratkoročno gledajući i može naći rješenje, uzevši u obzir različite pravne običaje.

U svakom slučaju, čini se da ipak i u državama kao što su Francuska i Italija dolazi do određenih promjena stavova.

Vidjet ćemo!

2.3. Zastara

Nije prošao niti prijedlog usklađivanja zastarnih rokova za izravne zahtjeve na četiri godine od datuma nezgode. I ova je tema bila predmet rasprava u Trieru temeljem kojih je podnesen i odgovarajući prijedlog.

Europski parlament se ponovno pozabavio ovim pitanjem u veljači 2006., te je podnio inicijativni zahtjev kojime poziva Komisiju na podnošenje uredbe o «zastarnim rokovima u prekograničnim sporovima koji se odnose na štete na osobama».

Dakle, vrlo opsežno obuhvaćeno područje, budući da se radi o svim ozljedama, a ne samo onima zadobivenim u prometnim nezgodama, a regulirat će se zastarni rokovi općenito, dakle ne samo zastara izravnog zahtjeva oštećene osobe prema odgovornom osiguratelju.

I u ovom slučaju je poželjno jedinstveno rješenje, iako ovo pitanje nije od tako velikog značaja za praksu.

2.4. Jedinstveni europski kriteriji za medicinsko vrednovanje tjelesnih ozljeda

O pitanju paušalnih metoda za utvrđivanje naknade neimovinskih šteta na osobama vode se rasprave na različitim razinama – na Europskim danima prometnog prava u Trieru 2000. godine te u Europskom parlamentu 2003. godine.

Riječ je o pitanju u kojoj je mjeri moguće harmonizirati vrednovanje i određivanje visine štete na osobama, i to neimovinske štete, a razlog su velike razlike s pravnog gledišta i u praksi naknade tih šteta u pojedinim zemljama članicama, što upravo kod prekograničnih slučajeva dovodi do sporova i nerazumijevanja oštećenih osoba.

Rezultat Trieru I iz 2000. godine bila je preporuka europskim institucijama za donošenje direktive kojom bi se uskladile mjerodavne odredbe prava zemalja članica kojima se regulira naknada neimovinskih šteta koje su oštećenim osobama nastale kao posljedica prometne nezgode.

Od godine 2000. međunarodna ekspertna skupina pod vodstvom belgijskog profesora Lucasa radi na utvrđivanju jedinstvenih mjerila za ocjenu takvih šteta, a rezultat je «Europska tablica za ocjenu narušenja psihičkog i fizičkog integriteta».

Svrha je Tablice utvrđivanje kriterija koji bi vrijedili za čitavu Europu, a temeljem kojih bi kod usporedivih slučajeva šteta na osobama bilo moguće s medicinskog aspekta doći do jednakih ocjena i rezultata.

Dakle, cilj je da se ista šteta u cijeloj Europi isto i vrednuje, tako da ocjena štete više ne ovisi o tome u kojoj je zemlji prouzročena.

Pritom je važno napomenuti: riječ je samo o čistoj medicinskoj ocjeni štete.

Kako će se ona potom iskazati u novčanoj vrijednosti nije sastavni dio Tablice. Tablica, primjerice, za slomljenu nogu utvrđuje medicinsku vrijednost od 20%, a utvrđivanje novčane vrijednosti prepušta se državama članicama koje imaju mogućnost u tu svrhu odrediti faktor X.

Europski parlament je donio preporuku zemljama članicama da tablicu preuzmu. Takva materija se, međutim, ne može pravno regulirati obvezujućom direktivom, već samo preporukom!

Da li će Tablica biti prihvaćena?

Čini se da je Europski parlament izgubio interes za tu temu. Naime, samo se na taj način može tumačiti priopćenje Europskog parlamenta od 18. svibnja 2005. godine, kojim se Preporuka povlači.

Međutim, siguran sam da će ta tema ostati na dnevnom redu, a u prilog tome zasigurno govori i u Španjolskoj već godinama primjenjivani «Barème».

U svakom bi se slučaju isplatilo po tom pitanju doći do pozitivnog rezultata.

2.5. Mjerodavno pravo (Rim II)

Od velikog bi se značaja za praksu mogao pokazati zahtjev Europskog parlamenta za izmjenom Prijedloga Komisije o «Uredbi o mjerodavnom pravu za izvanugovorne obvezne odnose».

Cilj je tog pravnog akta usklađivanje međunarodnog privatnog prava. Uredbom se, između ostalog, uređuje postupak naknade štete kod prometnih nezgoda u inozemstvu, za neispravne proizvode, štete na okolišu, pa je prema tome i utjecaj te Uredbe na društva za osiguranje izuzetno velik.

Prijedlog Komisije izazvao je velike kritike u Europskom parlamentu, a posebice u dijelu koji se odnosi na prometne nezgode s međunarodnim elementom.

Europski parlament namjerava uvesti posebnu odredbu za izračun visine i opsega šteta na osobama nastalih u prometnim nezgodama – uvođenje načela prava prebivališta oštećenog umjesto dosad primjenjivog prava mjesta prometne nezgode, osim ako bi to za oštećenog bilo nepravično.

Europski osiguratelji motornih vozila u sklopu CEA-e su se u velikoj većini izjasnili protiv takve inicijative Europskog parlamenta.

Dakle, o čemu se radi?

Nekoliko opaski na tu temu:

- Da li je opravdano uvođenje posebnih pravila za prometne nezgode? Naime, posebna pravila se ne uvode i za, primjerice, područje odgovornosti za okoliš ili odgovornosti proizvođača.

Posebno uređenje tog područja se ne mora nužno smatrati opravdanim, ali se nedvojbeno i može – ako se uzme u obzir masovni fenomen prometnih nezgoda s dijelom znatnim posljedicama. Naime, posebne su odredbe za žrtve prometnih nezgoda predviđene već i IV. Direktivom.

- Međutim, podneseni zahtjev za izmjenu odnosi se isključivo na štete na osobama, a ne i na štete na stvarima.

Da li je takvo privilegiranje opravdano?

DA – s aspekta veće vrijednosti zaštite osoba u odnosu na zaštitu imovine.

Ali NE – uzevši u obzir znatne komplikacije koje bi mogle nastati primjenom dva različita pravna sustava.

- Problem postaje još veći kada se uzme u obzir da bi istovremeno na području propisa o odgovornosti ostalo načelo primjene prava mjesta prometne nezgode – što dovodi do vrlo neobične situacije da primjerice španjolski sud u slučaju nezgode Španjolca u Njemačkoj za pitanje odgovornosti te rješavanje štete na stvarima treba primijeniti njemačko pravo, a nasuprot tome za rješavanje štete na osobama – španjolsko pravo.

Smatram da takva pravna mješavina ne može biti prihvatljiva!

- Daljnja problematična točka je i takozvana klauzula o pravičnosti.

To je potpuno nedefiniran pravni pojam!

Temeljem kojih mjerila?

Ne daje li to sudovima gotovo slobodne ruke da nadalje razvijaju nacionalne uzance kroz sudsku praksu – dakle upravo suprotno onome što se željelo postići?

Rezultat: izdvojeni postupak samo bi u vrlo ograničenoj mjeri vodio do željenog cilja – poboljšanja položaja oštećenog u pogledu ostvarivanja naknade štete na osobama. Naime, samo u slučajevima u kojima njegovo nacionalno pravo predviđa «bolje uvjete» za oštećenog. Ako je, međutim, nacionalno pravo za oštećenog nepovoljnije – ni na koji način nije zajamčeno da će sa svojim zahtjevima uspjeti temeljem klauzule o pravičnosti.

ALI: zasigurno je za sve sudionike štetna pravna zavrzlama koja bi nastala primjenom različitih pravnih sustava – i za suce i za odvjetnike i za same oštećene osobe.

Stoga takvo rješenje smatram, jasno rečeno – pogrešnim.

U tom smislu bi se moglo smatrati pozitivnim što Komisija prije nekoliko tjedana prigodom izmjene svog prijedloga nije prihvatila tražene izmjene Parlamenta. Štoviše, predlaže se razdoblje promatranja u trajanju od 5 godina kako bi se proučio daljnji razvoj situacije kod rješavanja šteta s teškim posljedicama, te bi se po isteku tog razdoblja ova tema ponovno razmotrila.

No, pritom ne treba podcijeniti energiju i dinamiku Parlamenta i involviranih zastupnika.

Naravno, moguće je i da će se EP prvo povući kako ne bi ugrozio donošenje cijelog Rima II.

Dakle, ova će se tema, ako ne sada onda za 5 godina, ponovno naći na dnevnom redu, i tada možda s rezultatom da će se načelo primjene prava mjesta prebivališta možda primjenjivati ne samo na štete na osobama već i za štete na stvarima.

O tome će se zasigurno morati provesti dodatna razmatranja, no barem bi bio riješen problem pravne mješavine.

2.6. Ukidanje illimité pokrića

U nekoliko je europskih i izvaneuropskih zemalja zakonom propisano neograničeno pokriće za štete na osobama, a u iznimnim slučajevima i za štete na stvarima. Ti se propisi ne odnose samo na domaće osiguratelje, već i na sve članove Sustava zelene karte, budući da za te zemlje moraju pružiti neograničeno pokriće.

Vodeći reosiguratelji su proteklih godina višekratno upozoravali da se čim prije mora ukinuti ponuda neograničenog pokrića u osiguranju od automobilske odgovornosti, i to iz sljedećih razloga:

- s jedne strane negativan razvoj na štetovnoj strani uz nekoliko spektakularno velikih šteta,
- potencijalni scenariji šteta posebice uslijed rizika terorizma,
- ali i negativne tendencije na financijskim tržištima koje se odražavaju na solventnost.

Koje bi bile posljedice ako tržište reosiguranja više ne bi moglo ponuditi kapacitete za pokriće illimité rizika?

Zakonski bi propisi u tom slučaju otišli u prazno. Vjerojatno ne bi došlo do «velikog praska», ali kada bi se postupno povlačili svi veliki igrači na tržištu to bi prvo imalo za posljedicu sužavanje tržišta, a potom i nemogućnost dobivanja pokrića.

Prvo bi se rješenje tražilo u stvaranju poolova, no na kraju bi morala uskočiti država, koja i propisuje obvezno osiguranje, u obliku državnog jamstva.

Kako bi se takva situacija izbjegla, vodeći europski reosiguratelji su od CEA-e i Savjeta ureda zatražili da se zauzmu za uvođenje limita pokrića koji bi vrijedio na području cijele Europe. Drugim riječima, zatražili su izmjenu nacionalnih zakona koji propisuju neograničeno pokriće.

Pitanje je, međutim, da li je to uopće moguće provesti u okviru zakonodavstva EU ili je potrebno obratiti se izravno nacionalnim zakonodavcima. Trenutačno je, naime, teško za očekivati da bi francuska vlada bez prijeko potrebe odustala od sustava koji je u dugogodišnjoj praktičnoj primjeni. Također se niti europski zastupnici nisu skloni založiti za tako nepopularnu mjeru.

Osobno smatram da bi reosiguratelji prvo morali djelovati – tek nakon što više ne budu nudili reosiguranje za illimité pokriće, pa će države morati preuzeti odgovornost, moglo bi se doći do promjene stava.

Prije nego što uistinu dođe do takve situacije, neće se ništa dogoditi!

Treba pričekati da li će reosiguratelji stvarno provesti naveliko razglašene najave – a šansu imaju samo ukoliko veliki reosiguratelji nastupe jedinstveno. Kao naznaka – reosiguratelji već tri godine «dobrovoljno» ne daju illimité reosigurateljno pokriće, već se ograničavaju na maksimalno 50 odnosno sada 100 milijuna € pokrića.

2.7. Ujednačavanje propisa o odgovornosti

Javlja se pitanje zašto do sada još nije bilo političke inicijative za ujednačavanje temelja odgovornosti. Od strane znanosti je već višekratno upozoravano na nužnost, no politika zasad ne reagira.

Velik broj različitih nacionalnih sustava odgovornosti ukazuje na postojeće razlike – od čiste subjektivne odgovornosti preko različitih sustava objektivne odgovornosti do kvazi početaka no-fault sustava. Pritom se iza ovih standardnih pojmova skriva mnoštvo isprepletenih mješovitih među-sustava. U većini se država, međutim, probilo načelo striktnosti odgovornosti. A to bi se moglo pokazati temeljem za europsko rješenje.

Razlike su uočljive i u vrsti i opsegu suodgovornosti. S jedne strane odnosi se to na isključenja kao što su primjerice «viša sila» ili «neotklonjivi događaj». Isto vrijedi i za prometne nezgode «prouzročene isključivom krivnjom oštećenog». Prigovor suodgovornosti isključen je u cijelosti ili dijelom kod djece, starijih osoba i nemotoriziranih sudionika u prometu.

Postoje i zemlje, kao što je donedavno bila i Njemačka, u kojima se naknada za pretrpljene boli i strah (Schmerzensgeld) plaća samo u slučaju odgovornosti po načelu krivnje.

Sva ta pitanja trebala bi se u cijeloj Europi jedinstveno urediti.

Često istaknuti prigovor da europske institucije nemaju primarne zakonodavne kompetencije na području propisa o odgovornosti – ne stoji. Naime, Komisija si je oduvijek uzimala za pravo zakonodavno intervenirati, kada je to smatrala potrebnim. Samo ju se rijetko u tome ograničavalo, čak i od strane Suda EU. A također je pritom dvojbeno da li bi se ovdje stvarno radilo o načelu supsidijarnosti, budući da je jedinstveni režim odgovornosti, barem dugoročno gledano, sastavni dio funkcionalno uređenog zajedničkog tržišta.

Uostalom, već je bilo takvih opće poznatih slučajeva: godine 1990. Direktivom o neispravnim proizvodima uveden je sustav objektivne odgovornosti, a isto se dogodilo i 2002. godine Direktivom o odgovornosti za štete na okolišu.

Stoga nema razloga zašto se i kod prometnih nezgoda ne bi postupilo na isti način.

Kao što sam već napomenuo, od strane znanosti postojalo je već više inicijativa za harmonizaciju ovog područja, a poticaj političkoj inicijativi mogao bi doći od strane branše osiguranja.

Bila bi to i dobra prigoda za profiliranje Parlamenta. Kao cilj bi trebalo odrediti uvođenje objektivne odgovornosti kao temeljnog načela u cijeloj Europi. Naime, nema dovoljno koristi od relativno visoke razine uređenosti europskog prava obveznih osiguranja ako nema odgovarajućeg temelja odgovornosti.

A to je neophodna potreba, gledajući već i s aspekta suvremene zaštite potrošača.

2.8. Zaštita slabijih sudionika u prometu

U brojnim državama na nacionalnoj razini već postoje posebna pravila za takozvane slabije sudionike u prometu, kao što su djeca, starije osobe, pješaci, biciklisti i sl., po uzoru na poznati francuski «Loi Badinter» iz 1985. godine.

Komisija je u okviru V. Direktive vrlo ustrajno inzistirala na jedinstvenom europskom uređenju tog pitanja

- automatskim uvrštenjem šteta tih sudionika u pokriće osiguranja od automobilske odgovornosti
- neovisno o krivnji vozača
- čak i bez potrebe uzročnosti
- ali: ne dirajući u građanskopravnu odgovornost oštećenog odnosno njegovu eventualnu suodgovornost.

Ovdje se ništa ne slaže – i ništa se i ne postiže. S jedne strane radi se o miješanju pitanja pokrića i odgovornosti, dok s druge strane takvo rješenje ni na koji način ne predstavlja daljnju pogodnost za žrtvu prometne nezgode, budući da su ta pitanja odgovornosti već sada obuhvaćena obveznim osiguranjem od automobilske odgovornosti.

Stoga je takav prijedlog odbijen velikom većinom. Usprkos tome Komisija je inzistirala na takozvanom alibi-rješenju – spominjanju slabijih sudionika u prometu u tekstu, premda to u biti i ne predstavlja nikakav napredak.

Komisija je već najavila da će se ponovno pozabaviti tom temom. Ne bi trebalo biti prigovora, pod uvjetom da se to pitanje krene rješavati na stručan način.

Međutim, takva privilegiranja slabijih sudionika u prometu trebala bi se ograničiti na štete na osobama. Nema nikakvog razloga da bi se eventualnim rješenjem obuhvatile i štete na stvarima.

3. Zaključak

Očito je ostalo još puno posla za europskog zakonodavca. Primjerice, nisam spomenuo pitanje pokrića vozača koji je odgovoran za nastanak štete. Prema tradicionalnim europskim sustavima o odgovornosti ne postoji pokriće za odgovornog vozača.

Za razliku od toga, vozač primjerice u nordijskim zemljama ima pravo na naknadu od svog osiguratelja od odgovornosti neovisno o razmjeru svoje krivnje. Svako malo se rasplamsavaju

diskusije o toj temi, pa će tako ta tema biti i na dnevnom redu ovogodišnjih Dana prometnog prava u listopadu u Trieru.

Postoje, naravno, i daljnja pitanja. Tako bi, primjerice, prije svega za praksu bilo vrlo korisno kada bi se na području cijele Europe mogla usuglasiti terminologija – prvenstveno na području odgovornosti i naknade šteta. Vijeće Europe je analogno tome već 1975. godine donijelo preporuku za područje šteta na osobama.

Dakle, ima još puno posla! Mi osiguratelji motornih vozila trebali bi nastojati imati što aktivniju ulogu. Ne bi se trebali zadovoljiti samo reagiranjem – traže se vlastite inicijative ako nam je u cilju da dođemo do propisa koji će uzeti u obzir i interese industrije osiguranja.

Alain Pire

**POSEBNA OBILJEŽJA BELGIJSKOG
ZAKONA O OSIGURANJU**

Posebna obilježja belgijskog Zakona o osiguranju**

Dvije posebnosti belgijskog Zakona o osiguranju:

- 1. Plaćanje odštete pješacima, biciklistima te suputnicima u motornom vozilu;**
- 2. Ured za tarifiranje**

Prvi dio: Plaćanje odštete pješacima, biciklistima te putnicima motornih vozila

Od 1957. godine u Belgiji sva motorna vozila kojima je dopušteno prometovanje na javnim putovima moraju obvezno biti predmet ugovora o osiguranju koji pokrivaju građansku odgovornost koja može proizaći iz uporabe spomenutih vozila, i to sukladno zakonu usvojenom 01. srpnja 1956. godine. Taj zakon, u pogledu odgovornosti koju pokriva obvezno osiguranje, ne donosi nikakvu novinu u odnosu na odredbe Građanskog zakonika (članak 1382 te oni koji slijede). Društvo koje se bavi osiguranjem od automobilske odgovornosti dužno je obeštetiti oštećenu osobu samo u onoj mjeri u kojoj je vozač vozila svojom pogreškom prouzrokovao štetu koju je pretrpjela žrtva. Na žrtvi je da dokaže vozačevu pogrešku te njenu uzročno-posljedičnu povezanost sa štetom koju je pretrpjela.

Prilikom prenošenja 2. europske Direktive o osiguranju od automobilske odgovornosti, Zakon iz 1956. godine zamijenjen je novim Zakonom, usvojenim 21. studenog 1989. godine, koji je još uvijek na snazi mada je nekoliko puta izmijenjen. Taj Zakon, nakon usvajanja, nije promijenio načela utvrđena Zakonom iz 1956. godine u pogledu odgovornosti koju pokriva ugovor o osiguranju.

Međutim, pod izravnim utjecajem razmišljanja francuskog profesora Andrea Tunca, neki su belgijski autori, znatno prije usvajanja Zakona iz 1989. godine, objavili studije u kojima ističu nepovoljan položaj u kojem se nalaze neke oštećene osobe nakon prometne nesreće. Usvajanje Zakona 05. srpnja 1985. godine u Francuskoj, koji se naziva Badinterov zakon, ojačalo je pokret koji se zalagao za zakonsku reformu u korist tih žrtava. No bit će, međutim, potrebno pričekati još desetak godina da belgijski zakonodavac usvoji zakonski tekst blizak Badinterovom zakonu. Radi se o Zakonu usvojenom 30. ožujka 1994. godine, koji uvodi članak 29a u Zakon usvojen 21. rujna 1989. godine. Taj je novi članak, otkad je uveden, dvaput bio izmijenjen, a zadnja promjena uvedena je 19. siječnja 2001. godine.

* belgijski Ured - Bureau Belge des Assureurs Automobiles
** Prevela: Tanja Žakula

Evo u kratkim crtama sustav koji je uspostavljen člankom 29a.

Kome mogu koristiti odredbe članka 29a?

Svim žrtvama, kao i njihovim bliskim srodnicima koji polažu pravo na naknadu, kojima je u prometnoj nezgodi nanosena šteta kao posljedica tjelesnih povreda ili smrti, osim vozača motornog vozila. To se, dakle, odnosi na pješake, bicikliste, jahače, itd ... kao i na putnike u vozilima koja su sudjelovali u nezgodi.

Zakon definira «motorno vozilo» na sljedeći način: «*sva vozila na koja se odnosi članak 1. ovoga Zakona*¹ (dakle, Zakona usvojenog 21. studenog 1989. godine), *osim invalidskih kolica na motorni pogon kojima se invalidne osobe mogu uključiti u promet*». Nakon izmjene Zakona, nezgoda u kojoj sudjeluje vozilo vezano za tračnice također ulazi u područje primjene čl. 29a. U Zakonu postoji i pojašnjenje koje se odnosi na štetu koja proizlazi iz tjelesnih ozljeda² koje se uzimaju u obzir: šteta nastala na funkcionalnim protezama (koje se definiraju kao «sredstva koja žrtva koristi kako bi nadoknadila tjelesne nedostatke», što uključuje i naočale te slušne aparate) izjednačava se s tjelesnom ozljedom. Osim toga, navodi se da će žrtva moći dobiti naknadu štete nastale na odjeći koju je nosila u trenutku nesreće.

Ovaj se Zakon ne odnosi jedino na vozača motornog vozila te njegove bliske srodnike koji polažu pravo na naknadu. Treba, međutim, naglasiti da vozač ulazi u kategoriju trećih osoba na koje se Zakon primjenjuje ukoliko djeluje kao osoba koja polaže pravo zbog stradanja neke druge žrtve, osim ako je toj istoj žrtvi namjerno nanio štetu.

Koji su uvjeti za primjenu članka 29a?

1. Potrebno je da šteta bude prouzročena prometnom nezgodom. Zakonom se ne definira pojam prometne nezgode. Belgijski su sudovi tumačili taj pojam vrlo široko te su se ograničili na to da zahtijevaju da u trenutku nezgode vozilo koje u njoj sudjeluje bude na neki način uključeno u promet kao sredstvo kretanja. Tako je dosuđeno da je jedna putnica koju je pogodio zalutali metak žrtva prometne nezgode. Isto su tako prometnom nezgodom protumačene ozljede koje je pretrpio jedan putnik autobusa čiji je krov probušilo kamenje bačeno s mosta koji se nadvija nad cestom od (i dalje) nepoznatih počinitelja. S druge strane, prometnim se nezgodama nisu smatrale nezgode prilikom kojih su motorna vozila korištena kao sredstvo rada ili gdje štete nisu nastale na način koji je karakterističan za štete prouzročene vozilom uključenim u promet. Ovo se odnosi na nezgode koje su se nužno dogodile «*na mjestima na koja se odnosi članak 2. §1.*», dakle na javnom putu te na površinama koje nisu javne, ali su otvorene za određeni broj osoba koje ih imaju pravo posjećivati. Dakle, nezgode koje se dogode na privatnim površinama isključene su iz primjene.
2. Potrebno je da u nezgodi sudjeluje motorno vozilo. Pojam sudjelovanja preuzet je iz Badinterovog zakona i tumači se vrlo slično kao u Francuskoj. Taj pojam ne obuhvaća

¹ Pod motornim vozilima podrazumijeva se sljedeće: vozila koja su namijenjena kretanju po zemlji i koja se mogu pokrenuti putem mehaničke sile a da nisu pritom povezana s tračnicama; sve što je prikopčano za vozilo drži se dijelom istoga. S motornim vozilima izjednačavaju se i prikolice koje su specijalno načinjene kako bi ih se prikopčalo motornom vozilu u svrhu prijevoza osoba ili stvari i koje je odredio Kralj.

² Šteta koja proizlazi iz tjelesnih ozljeda obuhvaća prije svega troškove liječenja, štetu koja proizlazi iz nemogućnosti obavljanja posla ili iz privremene ili trajne invalidnosti, gubitka prihoda, štetu koja je posljedica smanjene ekonomske vrijednosti kao i posljedične štete.

nikakvu pogrešku vezanu uz uporabu vozila niti uzročno-posljedičnu vezu između pogreške i štete. Zahtijeva se jedino «nekakvo sudjelovanje» u nezgodi. «*Namjera je zakonodavca bila smatrati da motorno vozilo sudjeluje u nezgodi od trenutka kad njegova prisutnost igra ulogu u nastanku nezgode, i pritom nije potrebno istraživati je li ta uloga bila aktivna ili pasivna, je li bilo u pokretu ili zaustavljeno, je li došlo do fizičkog sudara ili nije*»³. Sudjelovanje je pitanje de facto prepušteno procjeni sudova. Sudjelovanje vozila bit će dokazano kad se pokaže da se bez vozila nezgoda ne bi dogodila. Nezgoda je nužno uvjetovana vozilom.

Kad su oba ova uvjeta ispunjena te je šteta koju je oštećena osoba pretrpjela posljedica te nezgode⁴, štetu zajednički moraju nadoknaditi društva za osiguranje koja «*pokrivaju odgovornost vlasnika, vozača ili korisnika motornih vozila (koja sudjeluju u nezgodi)*». Zakon navodi da obveza obeštećenja vrijedi i «*ako je vozač namjerno prouzročio štetu*». Stoga je, dakle, osiguratelj vozila koje sudjeluje u nezgodi dužno nadoknaditi štetu, a ne osiguranik. Ako je u istoj nezgodi sudjelovalo više vozila, različita društva za osiguranje dužna su zajednički nadoknaditi štetu, a oštećena osoba može se pritom obratiti društvu za osiguranje prema svom izboru. Društvo za osiguranje koje je obeštetilo oštećenu osobu može od ostalih tražiti da u jednakim dijelovima daju svoj doprinos naknadi štete. Osim toga, društvo za osiguranje zamjenjuje u kontekstu prava žrtve sve treće osobe odgovorne za štetu, uključujući i žrtve na koje se primjenjuje članak 29a koji pak navodi da «*naknada štete koja se isplaćuje sukladno ovom članku ne može biti predmetom kompenzacije ili zapljene u svrhu plaćanja drugih naknada štete koje su posljedica prometne nezgode*».

Obveze društava za osiguranje nameću se isto tako i zajedničkim garancijskim fondovima za sve slučajeve u kojima je potrebno obeštetiti oštećene osobe osim ako je nezgoda posljedica slučajnosti koja isključuje mogućnost pogreške vozača vozila koje je sudjelovalo u nezgodi. U tom slučaju društvo za osiguranje preuzima obvezu. Isto se pravilo primjenjuje na osobe koje su, sukladno zakonu o osiguranju motornih vozila u smislu građanske odgovornosti, oslobođene obveze osiguranja.

Može li osiguratelj vozila koje je sudjelovalo u nezgodi žrtvi predbaciti da je pogriješila?

Prva verzija članka 29a, koja je djelomično bila nadahnuta francuskim Zakonom⁵, predviđala je da žrtva starija od 14 godina koja je napravila neoprostivu pogrešku ne može koristiti odredbe tog Zakona. S obzirom na različita tumačenja pojma neoprostiva pogreška od strane sudova, došlo je do prve izmjene, kojom se preciziralo da se Zakon ne primjenjuje na žrtve koje su napravile neoprostivu pogrešku koja je predstavljala jedini uzrok nezgode, preuzimajući time terminologiju francuskog Zakona. Isto je tako dodano da se neoprostivom pogreškom može smatrati jedino iznimno ozbiljna namjerna pogreška kojom se njezin počinitelj bez valjanog razloga izlaže opasnosti koje je morao biti svjestan⁶. I na kraju, zadnjom se promjenom, uvedenom 2001. godine, predviđa da su iz primjene Zakona isključene samo one žrtve starije od 14 godina koje su željele da se nezgoda dogodi zajedno sa svojim posljedicama. Dakle, žrtvi se može prigovoriti samo namjerna pogreška.

³ Dio presude od 29. veljače 2000. godine donesene na prekršajnom sudu u Bruxellesu.

⁴ Na žrtvi je da dokaže uzročno-posljedičnu vezu između nezgode i štete.

⁵ Francuski zakon isključuje žrtve koje su napravile neoprostivu pogrešku, koja je jedini uzrok nezgode; na tu se pogrešku, međutim, nije moguće pozvati ukoliko je žrtva mlađa od 16 godina ili starija od 70 godina ili ako je nemoćna ili barem 80%-tno invalidna.

⁶ To odgovara definiciji neoprostive pogreške koju je odredio Francuski kasacijski sud (20. srpnja 1987. godine).

Mora li se osiguratelj vozila koje je sudjelovalo u nezgodi pridržavati određenih rokova prilikom obeštećenja oštećene osobe?

Za razliku od francuskog zakona, članak 29a društvu za osiguranje ne nameće poštivanje određenih rokova prilikom obeštećenja oštećene osobe. Takva je situacija bila predmetom raznih kritika od strane udruga potrošača pa je u Parlament došao nacrt izmjena zakona kojim su se trebali uvesti takvi rokovi. Ta je rasprava, međutim, postala bespredmetnom kad je belgijski zakonodavac prenio u belgijsko zakonodavstvo 4. europsku Direktivu koja se odnosi na osiguranje od automobilske odgovornosti⁷. Ta Direktiva zapravo predviđa da društvo za osiguranje (ili njegov ovlaštenu predstavnik za rješavanje šteta) ima obvezu oštećenoj osobi predati obrazloženu ponudu naknade štete u roku od tri mjeseca od podnošenja odštetnog zahtjeva. Belgijski Zakon tu obvezu nameće društvima za osiguranje za sve nezgode koje su se dogodile u Belgiji (da podsjetim, IV. Direktiva odnosi se samo na nezgode koje se događaju na teritoriju države članice u kojoj žrtva nema prebivalište) uključujući i one na koje je primjenjiv članak 29a. Ako se ta obveza ne poštuje, *«društvo za osiguranje ima pravnu obvezu plaćanja dodatnog novčanog iznosa, izračunatog primjenom zakonski utvrđene kamatne stope na iznos naknade štete ili predujma koji je oštećenoj osobi ponudilo društvo za osiguranje ili dodijelio sudac, u roku koji počinje teći od dana nakon isteka gore navedenog tromjesečnog roka do dana nakon primitka ponude od strane oštećene osobe ili, u slučaju potrebe, do dana kad je presuda ili odluka kojom je određena naknada štete postala pravomoćna»*. Kada, zbog razloga predviđenih Zakonom, ponuda naknade štete nije moguća, društvo za osiguranje ima obvezu oštećenoj osobi poslati obrazloženi odgovor u roku od tri mjeseca počevši od dana kad je oštećena osoba podnijela odštetni zahtjev. Ako se društvo za osiguranje ne pridržava tog roka, obvezatan je plaćati fiksnu svotu od 250 eura po danu.

Primjenjuje li se članak 29a samo na nezgode koje se dogode u Belgiji?

Načelno, odgovor je potvrđan. Međutim, postavlja se pitanje primjene članka 29a u nekim posebnim situacijama (kao, primjerice, u slučaju kad u nezgodi sudjeluje samo jedno vozilo registrirano u Belgiji te gdje je žrtva putnik tog istog vozila) na koje se odnosi Haška konvencija vezana uz Zakon koji pokriva područje prometnih nezgoda, usvojen 04. svibnja 1971. godine, a čija je Belgija potpisnica.

Belgijski kasacijski sud na to je pitanje odgovorio odlukom 19. ožujka 2004. godine. Sud je ocijenio da, iako članak 29a ne uspostavlja pravilo odgovornosti, već sustav automatskog obeštećenja žrtava prometnih nezgoda koje su pretrpjele tjelesne ozljede, potpuno odvojen od ideje bilo kakve odgovornosti vozača koji je sudjelovao u nezgodi, on ulazi u područje primjene Haške konvencije. Pozivajući se na jednu odluku koju je 04. veljače 1992. godine donio francuski kasacijski sud, belgijski kasacijski sud zaključio je da Haška konvencija ne određuje samo zakon primjenjiv na građansku odgovornost, već i zakon koji regulira modalitete i opseg odštete, bez obzira na njezinu utemeljenost, pod uvjetom da nije dio ugovora.

Kao zaključak, mogli bismo reći da je, kao i u Francuskoj, ovaj novi pristup obeštećenja najranjivijih žrtava uvelike pogodovao istima i u tom kontekstu možemo žaliti što prijedlog Europske komisije da se sustav proširi na cijelu Europsku uniju nije prihvaćen prilikom usvajanja V. direktive.

⁷ Zakon od 22. kolovoza 2002. kojim se mijenja zakon od 21. studenog 1989. godine.

Drugi dio: Ured za tarifiranje

Kao i u svim ostalim državama članicama Europske unije, osiguranje od odgovornosti koja proizlazi iz uporabe motornih vozila i u Belgiji je obvezatno. Zabilježeno je, međutim, da unatoč toj obvezi, nepridržavanje koje podliježe kaznama kaznenog zakona, određeni broj vozila, trenutno procijenjen između 0,9% i 1,8% ukupnog broja vozila, nije osiguran te da je taj broj osjetno porastao nakon što je Direktiva usvojena 18. lipnja 1992. (92/49/EK), a koja se odnosi na koordiniranje zakonskih, regulatornih i administrativnih odredbi vezanih uz direktno osiguranje, isključujući životno osiguranje, stupila na snagu. Ona je uvela načelo tarifne slobode, što je dovelo do značajne promjene na belgijskom tržištu osiguranja motornih vozila koje je do tada poznavalo sustav obveznih tarifa raspoređenih po jednoj jedinstvenoj ljestvici bonusa/malusa.

Tarifna sloboda načelno je pogodovala osiguranicima jer je uvela visoku razinu konkurencije među društvima za osiguranje, no istovremeno je imala iskrivljujući učinak na neke osiguranike kojima se, s obzirom na njihove karakteristike, nude jako visoke premije koje ne mogu platiti ili koji su jednostavno isključeni iz osiguranja budući da belgijsko zakonodavstvo društvima za osiguranje ne nameće obvezu pokrivanja rizika. Kako je taj fenomen dobio znatan zamah, Parlament je 2002. godine usvojio izmjenu Zakona o obveznom osiguranju u svrhu rješavanja problema takvih osoba tako da im je dao pravo da se obrate Uredu za tarifiranje.

Taj je Ured sastavljen po načelu pariteta: četiri osobe predstavljaju društva za osiguranja, četiri druga člana zastupaju interese potrošača. Uredom predsjedava jedna osoba koja ne pripada ni u jednu od dvije navedene kategorije. Njegova je zadaća odrediti premiju te uvjete osiguranja za vozače koji ne uspijevaju pronaći osiguranje vozila na tržištu ili ga pronalaze samo po vrlo visokim cijenama. Osoba koja se obraća ovom uredu mora zadovoljavati sljedeće uvjete: mora ili dokazati da su barem tri društva za osiguranje kojima se obratila odbila odobriti joj policu osiguranja ili da premija koja joj je ponuđena prelazi prag koji je odredila vlada. Taj je prag utvrđen kao upeterostručena najniža tarifa društva za osiguranja za motorno vozilo istovjetno vozilu koje je predmet zahtjeva za policom osiguranja. Društvo ima obvezu obavijestiti podnositelja zahtjeva da premija koja mu je ponuđena udovoljava tom uvjetu te da se stoga može obratiti Uredu za tarifiranje. U praksi, međutim, osiguravajuća društva radije se odriču pokrivanja rizika nego daju informaciju o premiji.

Zahtjev je potrebno poslati u roku od dva mjeseca od primitka odbijenice od strane društva za osiguranje Uredu za tarifiranje koji je dužan podnositelju zahtjeva dati ponudu tarife koja ne uzima u obzir samo tehničke karakteristike rizika za koji se traži osiguranje, već i pravednost u odnosu na različite kategorije osiguranika omogućujući na taj način ponudu premije koja je ekonomski podnošljiva. Ako podnositelj zahtjeva prihvati ponudu, Ured upravljanje policom osiguranja povjerava jednoj od četiri ovlaštene tvrtke. Te tvrtke, međutim, ne preuzimaju financijski na sebe moguće štete kojima upravljaju. Zakon zapravo predviđa da rezultat upravljanja štetama vezanima uz rizike za koje je Ured utvrdio tarifu bude uvršten u račune Garancijskog fonda. Ta odredba, dakle, omogućuje da se, u slučaju gubitka, isti razdijeli na sva osiguravajuća društva koja se bave osiguranjem od automobilske odgovornosti u Belgiji jer sva ona doprinose financiranju Fonda sukladno svom udjelu na tržištu, koji se utvrđuje prema broju osiguranih vozila 31. prosinca svake godine. U 2005. godini gubitak koji je bio razdijeljen na takav način iznosio je 2.368.000 eura. Postojanje tog gubitka dokazuje da premije koje je izračunao Ured, iako relativno visoke (one u prosjeku iznose 1.200 eura za kategoriju privatnih

vozila te mogu doseći iznose koji prelaze 4.000 eura), ne uzimaju u obzir samo tehničke karakteristike rizika.

U zaključku bismo mogli reći da Ured omogućuje da sve osobe koje podliježu obvezi osiguranja pronadu u Belgiji mogućnost osiguranja svog vozila. U 2005. godini 7439 vozila osigurano je posredstvom Ureda, što je doprinijelo smanjenju broja neosiguranih vozila.

María José Fernández Martín

**SUSTAV I TRŽIŠTE OSIGURANJA MOTORNIH VOZILA
U ŠPANJOLSKOJ S OPĆE EUROPSKE PERSPEKTIVE**

**Sustav i tržište osiguranja motornih vozila
u Španjolskoj s opće europske perspektive ****

I. POGLAVLJE

Osnovna načela

Pravna pozadina: U Španjolskoj je obvezno osiguranje od automobilske odgovornosti (dalje u tekstu osiguranje od AO) osnovano 1962. ali je zakon stupio na snagu tek 21. ožujka 1968.; u prvo vrijeme zakonski su bile pokriveno samo lakše tjelesne ozljede. Bilo je uobičajeno da se zaključuje obvezno osiguranje i dobrovoljno osiguranje od AO uz neograničeno pokrivenje te kasko osiguranje od rizika.

Pravna regulativa osiguranja od AO: Građanska odgovornost iz prometnih nesreća i odštetni zahtjevi koji se mogu temeljem njih postaviti regulirani su Zakonom (RDL 8/2004, 29. listopada) koji je prihvatio tekst o regresiranju iz Zakona o osiguranju od AO i osiguranju u cestovnom prometu koji sadrži odredbe svih četiri Direktiva o približavanju zakona zemalja članica o osiguranju od građanske odgovornosti u svezi s uporabom motornih vozila. Novim izmjenama i dopunama zakona interni se zakon namjerava prilagoditi sadržajima V. Direktive.

Kraljevski dekret 7/2001 prihvatio je 12. siječnja Opću uredbu o građanskoj odgovornosti i osiguranju od AO nadopunjujući Zakon 50/95. Ove opće uredbe sadrže definiciju motornog vozila, prometa, domet i limite osiguranja od AO, djelatnost i zadatke Španjolskog nacionalnog ureda, funkcije Ureda za naknadu, raznolikost šteta i njihovih uzroka, uvjete ugovora o osiguranju od AO, identifikaciju osiguratelja, posljedice uslijed nepridržavanja obveze osiguranja i nacionalnog Garancijskog fonda.

Minimalne svote pokrića: Naknade za tjelesne ozljede moraju biti osigurane do iznosa od 350.000 €. Za štete na stvarima maksimalni iznos je 100.000 € po štetnom događaju bez obzira na broj žrtava prometne nesreće. Svake se godine taj iznos povećava prema vrijednosti potrošačkih cijena. Godine 2005. vrijednost je porasla za 4% prema potrošačkim cijenama. U slučaju grubog nemara ili ako posljedice prouzročeni šteta prelaze iznose obveznih svota pokrića šteta se obrađuje prema odredbama opće odgovornosti i isplaćuje do iznosa pokrića dobrovoljnog osiguranja od AO. Troškovi liječničke pomoći, bolnički troškovi, troškovi medicinskih i kirurških zahvata ne podliježu limitima obveznog pokrića i njihovo pokrivenje je

* španjolski Ured - Oficina Española de Aseguradores de Automoviles
** Prevela: Ljiljana Petrina Banov, Hrvatski ured za osiguranje

neograničeno. Pogrebni troškovi smatraju se neovisnim o naknadi štete i pokrivaju se prema lokalnim običajima.

No s primjenom V. Direktive minimalne svote pokrivača moraju biti povećane do 1 milijun euroa po žrtvi i 1 milijun za štete na stvarima. Bit će to vjerojatno konačno rješenje jer nadzorno tijelo smatra da bi ono bilo najpovoljnije za žrtve prometne nesreće, dok španjolsko tržište želi prihvatiti limit od 15 milijuna € po nesreći.

U svakom slučaju španjolsko nadzorno tijelo odredit će prijelazno razdoblje od pet godina za implementaciju obveznih svota pokrivača iz V. Direktive.

Sudski postupak: Građansku odgovornost u prometnim nesrećama mogu odrediti građanski i kazneni sudovi i to temeljem članka 1902 španjolskog Građanskog zakonika koji utvrđuje građansku odgovornost koja proizlazi iz kaznenih i/ili nemarnih postupaka. Pri kaznenom sudu moguće je pokrenuti građansku parnicu radi ostvarenja naknade štete koja je proizašla iz kaznenog djela. Odgovornost od treće osobe može priznati građanski ili kazneni sud ovisno o tomu da li je žrtva pokrenula građanski ili kazneni postupak (samo za tjelesne ozljede). U slučaju štete na stvarima jedino je moguće pokrenuti građanski postupak.

Odgovornost: Naknada tjelesnih ozljeda određuje se prema načelu odgovornosti kroz rizik (objektivna odgovornost).

Naknada štete na stvarima određuje se prema načelu nemarnosti (uzročni čin/ sustav krivnje/ kršenje obveze opreza i brige).

Osiguranje daje pokriće za odgovornost vozača određenog vozila. Svi vlasnici vozila obvezni su osigurati vozilo od rizika uslijed uporabe u prometu.

Isključiva krivnja žrtve prometne nesreće: Vozač nije odgovoran ako je nesreća nastala isključivo zbog krivnje ili nemara žrtve nesreće, ili ako je uzrok viša sila ili neki drugi uzrok koji ne proizlazi iz uporabe ili djelovanja vozila. U slučaju suodgovornosti žrtve naknada štete biti će smanjena. Drugim riječima postoji sustav podijeljene odgovornosti u slučaju obostrane krivnje. No temeljem pete Direktive pješaci i biciklisti ne mogu biti isključeni iz prava na naknadu štete čak i ako su sami krivi za nastalu štetu.

Kako bih pojednostavnila najvažnije aspekte španjolskog zakonodavstva promotrit ćemo sljedeća načela:

Osnovna načela

1. Tjelesne ozljede, čak i izgubljena vrijednost, izgubljena zarada; naknada za pretrpljene (duševne) boli (petium doloris) obračunava se prema kriterijima naknade (nazvanim Scale) koje propisuje Zakon o obveznom osiguranju od AO.
2. Zakonski iznosi naknade štete oslobođeni su porezne obveze (isplate temeljem Zakona o obveznom osiguranju od AO).

3. U sklopu police osiguranja od AO koju zaključuju ugovaratelj osiguranja i osiguratelj sukladno zakonu koji je na snazi mogu se dobrovoljno ugovoriti i neki drugi iznosi pokrića (dobrovoljno ugovoreni iznosi pokrića u automobilskom osiguranju, kasko osiguranje putnika (za vozača), osiguranje od krađe, lom stakla, pravna zaštita)
4. Nadležna tijela na graničnim prijelazima odgovorna su za kontrolu isprava o osiguranju za vozila iz trećih zemalja izvan Europskog gospodarskog prostora. Sva društva za osiguranje koja se u Španjolskoj bave osiguranjem od AO osnovala su sustav graničnog osiguranja. Temeljem sporazuma o suosiguranju svako društvo sudjeluje razmjerno svom udjelu u ukupnom portfelju španjolskog tržišta.
5. Zakon o osiguranju od AO sadrži kazne za dva različita tipa prekršaja definirana osigurateljnom krivnjom: a) uporaba vozila bez posjedovanja odgovarajućih dokumenata o osiguranju. U tom slučaju novčana kazna iznosi 60 € ukoliko vozač naknadno dokaže da je osiguran i b) uporaba vozila bez zaključenog obveznog osiguranja od AO – kazna iznosi između 601 € i 3.005 €. U svakom slučaju zakonom je propisano da se neosigurano vozilo isključi iz prometa. Oko 3% od ukupnog broja vozila je neosigurano. Veći problem predstavlja kontrola vozila s inozemnim pločicama koja stalno borave u Španjolskoj (njemačke ili britanske pločice koje su odjavljene ili se odavno više ne rabe u zemljama njihovog porijekla).
6. Zatezne kamate iznose 20% od isplaćenog iznosa naknade žrtvi, a zaračunavaju se 3 mjeseca od datuma prometne nesreće ako je isplata naknade uslijedila nakon dvije godine od datuma nesreće. Ipak za dvije godine od datuma nesreće zakonska kamatna stopa iznosi 1.5%.

Pojedinačne značajke zateznih kamata su:

- 1) Zakon je jasan. Zatezna kamata se ne zaračunava ukoliko je naknada štete isplaćena ili zakonski deponirana na sudu u razdoblju od 3 mjeseca od datuma nesreće.
 - 2) Kod tjelesnih ozljeda koje traju duže od 3 mjeseca ili ih se ne može utvrditi u razdoblju trajanja zakonskog depozita sudac mora donijeti odluku da li je iznos naknade kojeg su osiguratelji deponirali dovoljan ili nije, a ukoliko je potrebno sudac može uz prethodnu konzultaciju s ovlaštenim liječničkim vještacima povećati iznos kako bi se zajamčile svote pokrića predviđene zakonom.
 - 3) Nije moguće uložiti žalbu na odluku suda u svezi s iznosom koji se deponira.
 - 4) Nakon presude ili neke druge sudske odluke iznos se može koristiti u skladu s odlukom suda.
 - 5) Mogu se naći različiti kriteriji u sudskoj praksi. Neki sudovi zaračunavaju zatezne kamate od 20% od datuma prometne nesreće. Drugi pak smatraju da 20% treba zaračunavati tek od druge godine od datuma nesreće, a za razdoblje prije 1,5%.
7. Osiguratelji mogu odbiti prodati osiguranje nekoj osobi ili za neko vozilo. Ukoliko dva različita društva za osiguranje vlasniku vozila pismenim otklonom odbiju prodati osiguranje vlasnik se može u svrhu zaključenja osiguranja od AO obratiti španjolskom nacionalnom Garancijskom fondu (tzv. Consorcio de Compensación de Seguros). Ova je institucija obvezna omogućiti osiguranje rizika od AO koje su odbili dati osiguratelji; no sada nema potrebe razmatrati oba otklona.

8. Rok zastare iznosi jednu godinu od datuma nesreće. Zastara se može prekinuti sudskim postupkom, službenim zahtjevom ili odgovorima osiguratelja.

Španjolski Garancijski fond

a) Preduvjeti za zakonsku obvezu naknade štete: Nacionalni garancijski fond osnovan je 1962. godine i pokrivao je od 1968. štete prouzročene od neosiguranih vozila. Nacionalni garancijski fond u Španjolskoj predstavlja javni subjekt s nezavisnim pravnim položajem i financijskim kapacitetom koji ne ovisi o nacionalnom imetku, ali podliježe Ministarstvu financija. Za financiranje djelatnosti Garancijskog fonda uplaćuju se sredstva u vrijednosti 3% od ukupne premije ostvarene od strane osiguratelja.

b) Garancijski fond (Consortio de Compensación de Seguros, adresa: Paseo de la Castellana 32, 28046 Madrid) je u obvezi u slučaju:

- Prometne nesreće koju je prouzročilo nepoznato vozilo ili nepoznati vozač (trenutno za tjelesne ozljede, a štete na stvarima su uključene ako su istovremeno povezane s dotičnom tjelesnom ozljedom, tj. u slučaju smrti ili bolničkog liječenja od najmanje 7 dana).
- Da je vozilo koje je prouzročilo nesreću ukradeno ili nije bilo osigurano (međutim, moralo je biti registrirano u Španjolskoj); isključeno je međutim pokriće za putnike u vozilu ako su znali da je vozilo ukradeno.
- Stečaja društva za osiguranje (ili slučaj insolventnosti).
- Kada vozilo iz neke treće zemlje izvan Europske unije ili Europskog gospodarskog prostora prouzroči nesreću u Španjolskoj a da nije osigurano temeljem zelene karte ili police graničnog osiguranja.
- Refundacije iznosa naknade štete koju je isplatio Ured za naknadu zemlje Europskog gospodarskog prostora temeljem prometne nesreće u kojoj je sudjelovalo neosigurano španjolsko vozilo, ili prometne nesreće koju je u Španjolskoj prouzročilo inozemno vozilo iz treće neeuropske zemlje, ili nepoznato vozilo u slučaju da žrtva ima stalni boravak u nekoj drugoj europskoj zemlji članici.

Rok za podizanje tužbe protiv fonda iznosi godinu dana od datuma nesreće.

Opseg iznosa naknade: Isplata naknade Garancijskog fonda je ograničena do minimalne zakonske svote pokrića (obvezne svote pokrića).

II. POGLAVLJE

ŠTETE NA STVARIMA

Naknada štete na stvarima

a) Troškovi popravka: Vlasnik vozila ima pravo na naknadu troškova popravka pretrpljene štete. Troškove je moguće prikazati temeljem računa popravka, procjene ili nalaza od strane vještaka. Za ostvarenje prava na naknadu ne očekuje se da je vozilo u stvarnosti popravljeno. Podnositelj zahtjeva može također sam popraviti vozilo. Ukoliko popravak prelazi tržišnu vrijednost vozila iznos naknade se smanjuje na tržišnu vrijednost. Međutim sud će priznati pravo na naknadu ako vlasnik podnese fakturu kojom je prikazan ukupan trošak popravka.

Ukoliko oštećena stranka želi ostvariti naknadu štete ali nije zainteresirana za popravak vozila onda će procjenitelj kojeg imenuje osiguratelj napraviti procjenu uzimajući u obzir samo štetu na vozilu (nije uključen rad ili broj sati popravka i sl.). Ovakva okolnost je obično prihvatljiva ako su troškovi popravka približni vrijednosti vozila (totalna šteta), u tom se slučaju naknada odnosi samo na visinu prouzročene štete.

b) Totalna šteta: U slučaju totalne štete vlasnik vozila ima pravo na naknadu vrijednosti vozila prema njegovoj starosti, od čega se odbija vrijednost ostatka vozila (spašena imovina). Općenito se ne isplaćuje vrijednost novog vozila iako je oštećeno vozilo bilo relativno novo. Međutim, u ovakvim okolnostima sudovi nemaju jedinstveni pristup.

c) Umanjena vrijednost: Sudovi ju priznaju samo ako je oštećeno vozilo bilo relativno novo. Priznavanje prava na naknadu umanjeње vrijednosti ne može se nikako drugačije ostvariti nego sudskim putem.

d) Troškovi vještačkog nalaza ne nadoknađuju se, čak niti od osiguratelja od automobilske odgovornosti.

e) Troškovi vuče: Moguće je tražiti naknadu troškova prijevoza oštećenog vozila do najbliže automehaničarske radionice u kojoj će se izvršiti popravak vozila, s time da je potrebno predočiti račun radionice.

f) Troškovi noćenja i prehrane: Sudovi uvijek priznaju troškove noćenja i prehrane ali u praksi se ovi troškovi nadoknađuju samo u posebnim slučajevima i uz predočenje računa.

g) Troškovi zamjenskog vozila: Teško je izvansudski ostvariti naknadu troškova zamjenskog vozila. Sud jedino priznaje naknadu ukoliko podnositelj zahtjeva dokaže da mu je zamjensko vozilo bilo prijeko potrebno. Uglavnom se to odnosi na vozače taxi-a ili trgovačke posrednike.

h) Šteta zbog neuporabe vozila: Umjesto troškova zamjenskog vozila oštećeni može tražiti naknadu štete zbog neuporabe vozila. Načelno se u ovom zahtjevu do određene mjere priznaju troškovi javnog prijevoza za koje treba predočiti dotične vozne karte. Za gospodarska vozila osim naknade štete zbog neuporabe vozila može se tražiti i naknada za izgubljenu zaradu. Taj dio može se primjerice dokazati dokumentima o ostvarenim prihodima. Ne priznaje se izgubljena vrijednost oštećenog vozila nastala kao posljedica nesreće. Služba za tehnički pregled vozila (ITV) ne procjenjuje umanjenu vrijednost vozila ili njegovu sposobnost prometovanja.

Naknada štete zbog neuporabe vozila u razdoblju popravka vozila priznaje se jedino za poslovna i privredna vozila namijenjena javnom prijevozu, javnim službama ili za prijevoz dobara.

Ne postoje utvrđeni kriteriji za procjenu ali sindikati prijevoznika raspolažu općim tarifama za dnevne troškove usluga ili za prosječna primanja iz djelatnosti. Ova informacija važi kao službena potvrda a sadrži procjenu vremena popravka neke štete. Broj dana koje vozilo nije u voznom stanju pomnoženo s prosječnom dobiti daje konačno rješenje za izračun visine štete zbog neuporabe vozila.

i) Novčani izdaci: Prvi put su uvedeni u Zakon 39/95 od 8. studenog u svezi s Zakonom o ugovorima u osiguranju 50/80 od 8. listopada. Njime je za osiguratelje utvrđena globa od 20% ukoliko nisu izvršili svoju obvezu isplate naknade u roku tri mjeseca od datuma nesreće.

Visina zatezne kamate određena odlukom suda utvrđuje se po osnovi godišnjih zakonskih kamata na dan nesreće uvećane za 50% drugim riječima 1.5% od vrijednosti kamata.

Kamata se određuje povećanjem zakonske kamatne stope za 50% (2005. godine iznosila je 4.25% + 50% = 6,38 €).

j) Odgovornost vučnih vozila s prikolicom: Prema španjolskom zakonu svako vučno vozilo i svaka prikolica moraju imati zaključeno zasebno osiguranje. Prije 1965. svaki je osiguratelj bio odgovoran razmjerno premiji iz ugovora o osiguranju.

Godine 1986. niti zakon niti odredbe nisu mogli riješiti ovo pitanje, a prema odluci suda društva za osiguranje su dijelila odgovornost u omjeru od 50% po principu solidarnosti.

Sada su španjolski osiguratelji riješili problem sklopivši sporazum prema kojem je odgovornost kompozitnog vozila podijeljena u omjeru 70% za vučno vozilo i 30% za prikolicu. Na osnovi ovog sporazuma 95% osiguratelja rješava odštetne zahtjeve temeljem nesreća nastalih u Španjolskoj ali i u drugim zemljama Sustava zelene karte.

k) Refundacija naknade isplaćene po osnovi policia kasko osiguranja koju inozemni osiguratelji traže od španjolskih osiguratelja: U slučaju prometne nezgode u Španjolskoj potrebno je obratiti pažnju na rok zastare od godinu dana od datuma nesreće. Nužno je podnijeti jasan i neosporan zahtjev u slučaju da osiguratelj ne pošalje odgovor. Naknadu troškova popravka temeljem računa prikladno je tražiti sukladno pravilima koja se primjenjuju u slučaju naknade štete zbog neuporabe vozila i troškova noćenja i prehrane ili troškova zamjenskog vozila. U nekim slučajevima od Španjolskog se ureda zelene karte moli intervencija kada se španjolski osiguratelji ne odazivaju.

U slučaju kada slovenska vozila pretrpe nesreću u Španjolskoj slovenski osiguratelj može temeljem četvrte Direktive tražiti refundaciju isplaćenog iznosa naknade od španjolskog osiguratelja putem ovlaštenog predstavnika ili direktno. Ukoliko u roku tri mjeseca španjolski osiguratelj ili njegov ovlašteni predstavnik u Sloveniji ne ponudi naknadu ili ne da osnovani odgovor podnositelju zahtjeva žrtva prometne nesreće može od Ureda za naknadu u Sloveniji zatražiti naknadu štete u roku dva mjeseca. Isti sustav primjenjivati će se kod Ureda za naknadu koji će nakon prijema Republike Hrvatske u članstvo EU biti osnovan u Hrvatskoj.

Kod prometnih nesreća u Sloveniji ili Hrvatskoj koje su prouzročila španjolska vozila za ostvarenje povrata isplaćene naknade za štete na stvarima ili tjelesne ozljede primijenjuju se odredbe Sustava zelene karte (II. Dio Kretskog sporazuma).

III. POGLAVLJE

Naknada štete uslijed tjelesne ozljede

Prema Zakonu 8/2004, 29. listopada, 'teksta zakona o građanskoj odgovornosti i automobilskom osiguranju' 'društva za osiguranje i sudovi su dužni izračunati iznos naknade za tjelesne ozljede sukladno sa sustavom kriterija vrednovanja takovih šteta koje donosi Aneks ovog zakona (isključujući ozljede nastale iz kaznenog djelovanja s predumišljajem).

Prvi dio Aneksa propisuje čitav niz općih kriterija, dok drugi dio sadrži niz pravila koja donose objašnjenje kako se primjenjuje tablica kriterija.

Sudske odluke temelje se na načelima potpune naknade i načelu naknade na osnovi procjene. Zakonom je određeno tko može tražiti naknadu kod teških nesreća kao i u slučajevima u kojima se naknada štete ne isplaćuje samo ozlijeđenoj osobi već i najbližim srodnicima žrtve. S tim u svezi zakonom kriterija definiran je pojam štete i utvrđeno je za koje se vidove štete može tražiti naknada.

Iznos naknade naveden je u tabelama koje se jednom godišnje revidiraju sukladno općim troškovima života u prethodnoj godini. Mogu nastati odstupanja prikazujući društveno ekonomsku situaciju žrtve (većinom njegove obitelji i ekonomske okolnosti itd.)

Naknade koje žrtvi isplati Socijalno osiguranje radnika ili bilo koja naknada za tjelesne ozljede temeljem police privatnog osiguranja ne mogu se refundirati iz osiguranja od automobilske odgovornosti i ne dotiču se žrtvinog prava na naknadu temeljem pretrpljene štete od društva za osiguranje. Kasnije ćemo se još pozabaviti ovim pitanjem.

a) Liječnički troškovi: ovi se troškovi nadoknađuju jedino ako je postojala istinska potreba za liječenjem.

Užoj rodbini se ne nadoknađuju troškovi koje su imali zbog posjeta žrtvi u bolnici.

Socijalno osiguranje i bolnice sklopili su s društvima za osiguranje od AO ugovor o liječničkim troškovima pa ih stoga društva za osiguranje obično i nadoknađuju. Ako su troškovi liječenja viši od iznosa utvrđenih u ugovoru razliku nakodnađuje Socijalno osiguranje, a naplaćuje ih kroz normalni sustav zdravstvenog osiguranja u Španjolskoj. U svakom slučaju sve troškove liječenja koja se pružaju u liječničkim centrima Socijalnog osiguranja društva za osiguranje pokrivaju bez ograničenja.

b) Troškovi tuđe pomoći i njege: ovi se troškovi nadoknađuju ako ih podnositelj zahtjeva potkrijepi odgovarajućim računima. Potpuno hendikepiranim osobama s trajnim invaliditetom koje ovise o tuđoj pomoći kako bi mogle obavljati važne svakodnevne životne aktivnosti, prema tabeli iz 2005. godine odobrena je naknada za tuđu pomoć (do 310.556,47 €), adaptaciju domaćinstva (do 77.369,12 €) i/ili vozilo (do 23.291 €) kao i za uobičajene nematerijalne ili subjektivne štete (do 77.639 €).

c) Izgubljena zarada:

Zaposlene osobe: postoji pravo na naknadu izgubljene zarade za razdoblje privremene ili trajne nesposobnosti za rad. U slučaju privremene nesposobnosti isplaćuje se utvrđeni iznos (u 2005. iznosio je 58,19 € po danu boravka u bolnici/ 47,28 € po danu onesposobljenosti / i 25,46 € za ostale dane izgubljene zarade). U slučaju trajnog invaliditeta iznos za isplatu obračunava se prema stupnju invalidnosti iz tabele kojom su bodovani različiti stupnjevi invalidnosti. Iznos izgubljene zarade koja slijedi isplaćuje se uvijek jednokratno.

Nezaposlene osobe: Domaćice koje zbog tjelesnih ozljeda koje su pretrpjele u nesreći više ne mogu izvršavati svoje poslove sukladno zahtjevima svojih obitelji imaju pravo na naknadu štete. Nemogućnost obavljanja kućanskih poslova nadoknađuje se jednokratno. Međutim ovo se pravo može ostvariti samo ako se zaposli osoba koja će obavljati poslove. U slučaju da ostali članovi obitelji obavljaju poslove domaćice naknada se ne isplaćuje.

d) Naknada za pretrpljene tjelesne i duševne boli: opća naknada koja je utvrđena u odnosu na naknadu za tjelesne ozljede već to uključuje. Iz tog se razloga naknada za pretrpljene tjelesne i duševne boli ne naznačuje posebno. Međutim ukoliko invalidnost premašuje 75 bodova ili sve invalidnosti zajedno premašuju 90 bodova iz tabele invalidnosti smatra se da podnositelj odštetnog zahtjeva ima posebno (dodatno) pravo na naknadu za pretrpljene tjelesne i duševne boli (u 2005. iznosila je do 77.639 €). Bliski srodnici preminule osobe također ostvaruju pravo na naknadu. Iznos se obračunava prema stupnju srodnosti i zajedničkog života (u 2005. do 139.750 €).

e) Pogrebni troškovi: nasljednici imaju pravo na naknadu standardnih pogrebnih troškova.

f) Izgubljeno uzdržavanje:

U slučaju smrti zaposlene osobe: ako žrtva prometne nesreće premine preživjeli bliski srodnici (supruga, djeca, roditelji a u nekim slučajevima čak i braća ili sestre preminulog) imaju pravo na naknadu za izgubljeno uzdržavanje. Iznos naknade prema tabeli u kojoj su naznačeni utvrđeni iznosi ovisi o broju preživjelih srodnika koje treba uzdržavati.

U slučaju smrti nezaposlene osobe: u slučaju smrti domaćice rodbina nema pravo na naknadu za izgubljeno uzdržavanje.

g) Nematerijalne štete koje se nadoknađuju:

1. Boli i psiho-fizička oštećenja (povezano s trajnim invaliditetom).
2. Privremena i trajna oštećenja.
3. Naruženost
4. Smanjena seksualna funkcija
5. Gubitak mogućnosti zarade, nemogućnosti nalaženja istovrsnog zaposlenja, nemogućnost vođenja domaćinstva (povezano s trajnim invaliditetom).
6. Gubitak očekivanog trajanja života: nije zasebna kategorija ali je povezana s trajnim oštećenjima.
7. Naknada zbog neostvarenog godišnjeg odmora: predstavlja izvanredni (netipični) vid štete koja se može nezavisno nadoknaditi.
8. Zaštita mentalnog zdravlja (trajno ili privremeno povezano s privremenom ili trajnom onesposobljenosti).

Problem trzajne ozljede vratne kralježnice u Španjolskoj nije drugačiji u odnosu na ostale zemlje. Obično će u kaznenim postupcima liječnik forenzičar utvrditi težinu trzajne ozljede vratne kralježnice te vrijeme oporavka u slučaju privremene onesposobljenosti odnosno trajnih posljedica. Kod građanskih parnica žrtva može dokazati ozljedu temeljem liječničkog nalaza zdravstvenih ustanova koje se financiraju iz Socijalnog osiguranja. Vrijeme oporavka utvrđuje liječnički vještak Socijalnog osiguranja i obično se prihvaća kao nepobitan dokaz štete.

Trzajna ozljeda procjenjuje se prema službenoj klasifikaciji tjelesnih ozljeda prema vrsti neosposobljenosti koju je žrtva pretrpjela. Kod ove vrste ozljede moguće su prijave u kojoj žrtva pokušava produžiti razdoblje privremene onesposobljenosti ili prikazati veću težinu povrede.

Bilo kako bilo teško je boriti se protiv odluke stručnog liječnika ako je liječnik državni službenik koji je vezan na Socijalno osiguranje ili odluku kaznenog suda.

h) Inozemne žrtve koje podnose odštetni zahtjev u Španjolskoj: suci određuju naknadu nematerijalne štete koja proizlazi iz pretrpjelih tjelesnih ozljeda bez obzira na domaću ili inozemnu žrtvu i bez obzira da li ona živi u ili izvan Španjolske.

i) Zahtjev za naknadu sudskih troškova, sudskih pristojbi i općih troškova:

A) Sudski troškovi: troškovi u svezi sa sudskim postupkom nadoknađuju se samo ako je donesena presuda u korist podnositelja zahtjeva prema kojoj je druga stranka dužna podmiriti sudske troškove. Troškovi izvansudskog zastupanja od strane odvjetnika u pravilu se ne nadoknađuju.

B) Sudske pristojbe: samo u izvanrednim slučajevima moraju se platiti sudske pristojbe. Troškovi prevođenja i računi vještaka uvijek se nadoknađuju (u Španjolskoj svjedoci nemaju

pravo na naknadu bilo kojih troškova). Čak i ako je presuda potpuno u korist podnositelja zahtjeva sudske pristojbe mu se ne nadoknađuju u potpunosti.

C) Uloga liječničkog vještaka u procjeni naknade za tjelesne ozljede. Postoji administrativno tijelo liječničkih vještaka (liječnici forenzičari) koji prisustvuju u parničnom postupku kada je potrebno utvrditi tjelesnu ozljedu i dati liječnički nalaz. Svaki kazneni sud ima liječnika forenzičara koji po sudskom nalogu donosi liječničko izvješće koje se redovito podnosi sudu ili sudu. Ovi liječnici su pravni stručnjaci za medicinsku procjenu tjelesne ozljede.

U kaznenom sudu suci se uvijek pozivaju na nalaz liječnika forenzičara (oni su državni službenici u nadležnosti kaznenog suda) koji djeluju samo u kaznenim postupcima a da ih ne plaća niti jedna od stranaka. U drugim vrstama parnica (građanskim parnicama) odvjetnik će ovlastiti liječničkog vještaka koji je specijaliziran za procjenu tjelesnih ozljeda.

IV. POGLAVLJE

Primjena IV. Direktive

Četvrta Direktiva uvedena je u pravni sustav Španjolske putem Zakona 44/2002 – od 22. studenog. Španjolski sustav odredio je nacionalni Garancijski fond za Informacijski centar zato što se pri njemu vodi registar osiguranih vozila (FIVA), a koji je zakonski osnovan 1991.

FIVA je rezultat računalnog prijenosa podataka od osiguratelja zajedno s podacima iz Službe prometne datoteke; FIVA sjedinjuje podatke koji se odnose na ovlaštene predstavnike za rješavanje šteta španjolskih osiguratelja u zemljama članicama Europske unije i Europskog gospodarskog prostora. Informacijski centar je dužan izdati odgovarajuću informaciju o osiguratelju vozila koje je prouzročilo štetu i to u najkraćem roku (ne duže od 10 dana) svakoj osobi koja pravovaljano traži podatke o prometnoj nezgodi (policiji, bolnicama, odvjetnicama, Uredima za naknadu, Informacijskim centrima itd.). Elektronska adresa španjolskog Informacijskog centra glasi iccs@consorsegueros.es.

Funkciju Ureda za naknadu obnaša Ured zelene karte (OFESAUTO) sukladno IV. Direktivi. On intervenira u slučajevima kada osiguratelj ili njegov ovlašten predstavnik ne da ponudu ili osnovani odgovor u trećem mjesecu od dana zaprimanja odštetnog zahtjeva.

OFESAUTO će također postupiti ako osiguratelj nije imenovao ovlaštenog predstavnika ili u slučajevima kada se ne može ustanoviti osiguratelj u odgovornosti u razdoblju od dva mjeseca od datuma prometne nesreće.

Do sada su ovlaštene predstavnici i OFESAUTO bili sankcionirani s općim zateznom kamatom (zakonska kamata je povećana za 1.5%) no prema novim odredbama V. Direktive vlada će morati nametnuti administrativne kazne zbog nepridržavanja roka za isplatu naknade žrtvi prometne nesreće.

Trenutno je OFESAUTO kao španjolski Ured za naknadu obradio 884 odštetnih zahtjeva. Od toga je 673 riješeno i ukupno je isplaćeno 597.740 €.

Kao jamstvenom uredu OFESAUTO-u je podneseno 461 odštetni zahtjev od toga je 394 riješeno.

Odvjetnički troškovi

U Španjolskoj svaka institucija odvjetnika ima svoj vlastiti sustav tarifa.

Službene troškove se obično respektira i smatra opravdanim i prihvatljivim bilo za sudski postupak ili pravni savjet.

Troškove obrane žrtve prometne nesreće osiguratelj ne nadoknađuje. Obično žrtva sama plaća troškove svog odvjetnika, a prilikom isplate naknade ti troškovi nisu uzeti u obzir. To je uvijek tako kada se odštetni zahtjev rješava izvan suda.

Samo ako sud u sudskom postupku donese odluku da osiguratelj plaća troškove parničenja onda će osiguratelj morati platiti sve sudske troškove uključujući i naknadu troškova žrtvinog odvjetnika.

Rok zastare – prekid

Najvažnija stvar u svezi sa španjolskim zakonodavstvom je kratki rok zastare koji je zakonski propisan. Samo godinu dana od datuma nesreće ako ne podnese odštetni zahtjev žrtva gubi pravo na naknadu štete.

Zakonski rok u kojem treba prijaviti kazneno djelo (ako je događaj sadržavao element kažnjivosti) je 6 mjeseci. Nakon tog roka moguće je jedino pokrenuti građansku parnicu a rok zastare iznosi jednu godinu.

Žrtva ili njezin odvjetnik može prekinuti rok zastare službenim pismom (poslano preporučeno ili faxom iz ureda i sl.) nakon čega opet počinje rok zastare od novih godinu dana a odbrojava se dan za danom.

Zastara se također prekida ako osiguratelj pošalje žrtvi odgovor na njezin odštetni zahtjev; sudska odluka iz krivičnog postupka ima rok zastare od godinu dana ukoliko žrtva u međuvremenu ne postavi zahtjev.

Kod donošenja odluke građanski sud uzima u obzir da žrtva može osiguratelju u obvezi u roku 15 godina postaviti zahtjev za naknadu štete.

V. POGLAVLJE

NEKE ZNAČAJKE TRŽIŠTA OSIGURANJA MOTORNIH VOZILA U ŠPANJOLSKOJ

TRŽIŠNI POKAZATELJI (BROJČANI) U OSIGURANJU OD AO I KASKA - PRIHOD PREMIJA, ODNOS ŠTETA I PREMIJA, TEHNIČKI PRIHODI

Donosimo podatke iz 2003. i 2004. godine. Kod izračuna se uzeo u obzir tržišni udio od 71,40% ukupnih premija u 2004.

UKUPNI PRIHOD PREMIJA U OSIGURANJU MOTORNIH VOZILA

U milijunima euro-a	2003.	2004.	Gospodarski rast
Osiguranje od odgovornosti	6.259	6.544	4.60%
Osiguranje motornih vozila/Ostali rizici	4.358	4.695	7.60%
Ukupni prihod premija za motorna vozila	10.617	11.239	5.80%

ODNOS ŠTETA I PREMIJA

Osiguranje motornih vozila

Usporedni prikaz naplaćenih premija

	2003.	2004.	Razvoj
Štete	75.86%	71.72%	-4.14
Kombinirana stopa	91.59%	87.32%	-4.27
Rezultat tehničkog računa	13.04%	16.87%	3.83

TEHNIČKI PRIHODI U OSIGURANJU MOTORNIH VOZILA

PODACI U %	2003.	2004.
Osnova	100.00	100.00
Isplaćene štete	75.86	71.72
Pristojbe (bez provizije)	19.57	19.02
Ukupno	4.57	9.26

NAPLAĆENA PREMIJA PO VRSTAMA OSIGURANJA MOTORNIH VOZILA

PODACI U %	2003.	2004.
Osiguranje od odgovornosti	53.57	54.50
Pravna zaštita i odštetni zahtjevi	4.73	4.49
Kasko	20.24	20.38
Osiguranje od krađe automobila	4.33	5.60
Osiguranje putnika	4.86	3.79
Pomoć	5.92	5.69
Druga pokrića	1.24	1.34

IZDATE POLICE ZA RAZLIČITE VRSTE OSIGURANJA

VRSTE OSIGURANJA	2003.	2004.
Osiguranje od odgovornosti	100,00%	99,99%
Pravna zaštita i odštetni zahtjevi	98,93%	98,31%
Kasko osiguranje	36,42%	34,96%
Osiguranje od krađe automobila	53,23%	52,02%
Osiguranje putnika	97,38%	97,49%
Pomoć	94,10%	93,22%

PROSJEČNI IZNOS PREMIJA PO VRSTAMA OSIGURANJA

Podaci u euro-ima	2003.	2004.
Osiguranje od odgovornosti	262.62	270.50
Pravna zaštita i odštetni zahtjevi	20.02	20.62
Kasko	231.66	238.61
Osiguranje od krađe automobila	49.74	51.23
Osiguranje putnika	22.39	23.06
Pomoć	27.41	28.23
UKUPNO	431.72	444.68

UDIO ŠTETA U UKUPNO NAPLAĆENOJ PREMIJI

PODACI U %	2003.	2004.
Osiguranje od odgovornosti	83.10	78.60
Pravna zaštita i odštetni zahtjevi	63.45	76.00
Kasko	79.07	77.27
Osiguranje od krađe automobila	44.75	33.10
Osiguranje putnika	28.97	20.83
Pomoć	53.39	57.67
UKUPNO	80.00	74.46

UDIO KASKO OSIGURANJA U POLICAMA OSIGURANJA OD AO (2004.)

KASKO OSIGURANJE SUDJELUJE S 41,09% U POLICAMA OSIGURANJA OD AO

Ponuda proizvoda: neke tipične kombinacije? Primjerice osiguranje od odgovornosti i kasko? Ili osiguranje od odgovornosti i pomoć? Koji je udio kasko osiguranja?

A) Tipične kombinacije

Osiguranje od odgovornosti Pravna zaštita i odštetni zahtjevi Kasko Osiguranje od krađe automobila Osiguranje putnika Pomoć Druga pokrića: lom stakla

UDIO OSIGURANJA OD AO U ODNOSU NA UKUPNO ZARAČUNATE PREMIJE AUTOMOBILSKOG OSIGURANJA

%	2003.	2004.
Osiguranje od AO	58.95	58.23

UDIO DRUGIH VRSTA OSIGURANJA U ODNOSU NA UKUPNO ZARAČUNATE PREMIJE AUTOMOBILSKOG OSIGURANJA

%	2003.	2004.
Drugi rizici	41.05	41.77

KRITERIJI TARIFIRANJA: ŠTO OBIČNO KORISTI TRŽIŠTE? DA LI POSTOJE ODREĐENI KRITERIJI?

A) KRITERIJI PREMIJE		
TOČKA 4	PREMIJE SE OBRAČUNAVAJU NA OSNOVI PROSJEČNIH TROŠKOVA ŠTETE I UČESTALOSTI	
	IZRAČUN TARIFE PREMA KRITERIJIMA	
	- SPOL	
	- DOB	
	- DATUM VOZAČKE DOZVOLE	
	- UPORABA VOZILA	- PRIVATNO
		- JAVNO
	- PODRUČJE PROMETOVANJA	

PREMIJE PREMA KATEGORIJI VOZILA U 2004.	
1. Osobna vozila i kombi	88.56%
2. Kamioni i autobusi	7.54%
3. Motocikli	3.90%

Kontrola osiguranih vozila – španjolska iskustva

Godine 1995. FIVA je osnovana kao javni registar koji je sadržavao bazu podataka svih osiguranih vozila u Španjolskoj. Svaki ovlašteni osiguratelj dnevno mora dostaviti informacije o osiguranju vozila, marki i tipu te broju police uključujući i razdoblje njezine valjanosti.

Ukoliko se osiguratelj ne pridržava ove obveze može ga se kazniti administrativnim mjerama ili čak globiti. Sustav FIVA je prilagođen 2002. i postavljen kao informacijski centar prema IV. Direktivi. FIVA-u vodi nacionalni Garancijski fond u Španjolskoj uz ovlaštenje Ministarstva financija.

Doista predstavlja bazu podataka svih osiguranih vozila u Španjolskoj pa je u njoj moguće pronaći registracijsku oznaku, tip i marku vozila, broj police osiguranja, naziv osiguratelja i razdoblje valjanosti osigurateljnog pokrića. Drugi osobni podaci nisu pohranjeni u FIVA-i. Kroz FIVA-u moguće je razmijeniti baze podataka o registracijskim pločicama kroz koje je moguć pristup podacima o vlasniku vozila i drugim tehničkim podacima vozila.

Troškove financiranja FIVA sustava preuzeo je španjolski Garancijski fond bez odraza na španjolsko osigurateljno tržište. Troškovi uvođenja sustava u 1995. godini iznosili su 635.000 €. Troškovi održavanja FIVA sustava i sredstva za isplatu šteta prouzročene od neosiguranih vozila pokrivaju se iz udjela od 3% od ukupne premije obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti koje nacionalni Garancijski fond ubire od osiguratelja.

Uz pomoć sustava kao što je FIVA moguće je doći do popisa neosiguranih vozila i prometna policija može provjeriti stvarno stanje tih vozila; u praksi ova metoda još nije zaživjela ali u teoriji FIVA predstavlja savršen sustav kojim se može ustanoviti broj vozila koja doista više ne prometuju. Vozila koja nisu evidentirana u FIVA-i su neosigurana vozila. U jednu ruku sve gore navedeno omogućuje nam da imamo aktualno stanje ukupnog broja automobila koja prometuju a u drugu ruku da kontroliramo broj neosiguranih vozila.

Križanjem baze podataka registracijskih pločica i baze podataka osiguranih vozila 2004. godine dobio se je podatak da je 3% neosiguranih vozila.

Postupci sankcija, kazni i globa

Jedan od najvažnijih postupaka u suzbijanju neosiguranih vozila je uvođenje vrlo strogog sustava kazni i sankcija u pravni sustav. Prvom odredbom zakona trebala bi se zaustaviti i blokirati neosigurana vozila. Odredba može biti izrečena u obliku naredbe o zabrani prometovanja u razdoblju od jednog do tri mjeseca ovisno o vremenskom razdoblju u kojem je vozilo bilo bez osiguranja ili ovisno o tome po koji put se vozač već tako ponaša. Drugo: zabrana neosiguranom vozilu da prometuje. Prema španjolskom zakonu policija je obvezna zapečatiti neosigurano vozilo i administrativno ga zaplijeniti. Treće: za uporabu neosiguranog vozila u prometu izriče se kazna.

Španjolskim zakonom definirani su tipovi kršenja propisa:

- a) Uporaba vozila u prometu bez dokaza u vozilu o zaključenom obveznom osiguranju od AO. Automatski se kažnjava s globom od 60 € i
- b) Uporaba vozila bez zaključenog osiguranja kažnjava se globom između 600 € i 3.000 €. Naplaćene kazne i globe podjednako se raspodjeljuju između prometne policije i nacionalnog Garancijskog fonda. Ta su sredstva namijenjena za pokrivanje šteta i rizika koje su prouzročila neosigurana vozila.

