

UDK 368.212(497.5)

DOI: 10.5937/TokOsig2404763M

Prof.dr.sc. Jasenko Marin¹

NOVINE U ZAKONSKOM UREĐENJU OSIGURANJA OD AUTOMOBILSKE ODGOVORNOSTI U REPUBLICI HRVATSKOJ

ORIGINALNI NAUČNI RAD

Apstrakt:

Posljednja novela hrvatskog Zakona o obveznim osiguranjima u prometu iz 2023. unosi značajne promjene u pogledu osiguranja od automobilske odgovornosti. Značajnim dijelom te su izmjene bile nužne zbog preuzimanja u hrvatsko pravo odredaba Direktive (EU) 2021/2118 Europskog parlamenta i Vijeća od 24.11.2021 o izmjeni Direktive 2009/103/EZ u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i izvršenje obveze osiguranja od takve odgovornosti. Međutim, neke druge izmjene i dopune u okviru ove novele, koje nisu motivirane usklađivanjem s europskim pravom, također su vrlo značajne. Po prvi puta se uređuje obvezno osiguranje odgovornosti za štetu nastalu upotrebom automatiziranih vozila. Promjene su prisutne i u pogledu pitanja isključenja iz osiguranja i gubitka prava iz osiguranja. Konačno, preciznije se uređuje i postupak rješavanja odštetnog zahtjeva **oštećene osobe. Sve promjene imaju za cilj poboljšanje zaštite oštećenih osoba i samih osiguranika. Nakon uvodnog dijela u kojem pojašnjava svrhu postojanja obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti i pravne izvore kojima je ono uređeno na međunarodnoj, europskoj i nacionalnoj hrvatskoj razini, autor sustavno analizira sve važnije elemente posljednje zakonske novele. U zaključku iznosi svoju ocjenu o tome u kojoj mjeri su tom novelom ostvareni zadani ciljevi, a iznosi i svoja predviđanja o daljnjem uređenju najvažnijih pitanja iz ovog područja.**

Ključne reči: osiguranje od automobilske odgovornosti, Direktiva (EU) 2021/2118, Zakon o obveznim osiguranjima u prometu, izmjene i dopune, automatizirana vozila

¹ Dr.sc. Jasenko Marin, redoviti profesor u trajnom izboru na Katedri za pomorsko i općeprometno pravo Pravnog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, imejl: jassenko.marin@pravo.unizg.hr
Rad primljen: 22.7.2024.
Rad prihvaćen za objavljivanje: 16. 10. 2024.

I Uvodna razmatranja – svrha obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti i njegovo pravno uređenje

Osiguranje od odgovornosti za štetu nastalu upotrebom motornog vozila, uobičajeno zvano i osiguranje od automobilske odgovornosti ili, kraće, AO osiguranje, u gotovo svim državama normirano je kao obvezno osiguranje. To znači da je vlasnicima, odnosno korisnicima vozila zakonskim propisom nametnuta obveza da s osigurateljem sklope ugovor o osiguranju svoje odgovornosti za štetu prouzročenu upotrebom tih vozila. Postojanje takvog ugovora o osiguranju od odgovornosti sklapa se u pogledu svakog vozila i neophodan je uvjet za dopustivost registracije vozila u evidencijama nadležnih tijela, odnosno za mogućnost da to vozilo, na pravno dopušten način, sudjeluje u prometu. Nepoštivanje te obveze rezultira mogućom građanskopravnom i prekršajnom odgovornošću vlasnika, odnosno korisnika vozila.

Već sama činjenica da pravni poredak bilo koje osiguranje normira obveznim, samo po sebi govori o velikom društvenom i ekonomskom značaju toga osiguranja. U pravilu, nacionalni i/ili međunarodni pravni poreci propisuju neko osiguranje kao obvezno kada smatraju da je subjektima nekih pravnih odnosa potrebno dati posebnu pravnu zaštitu. U tom kontekstu, osiguranje od automobilske odgovornosti štiti oštećeničke, dakle osobe koje su, uslijed upotrebe vozila, pretrpile štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede, odnosno imovinsku štetu. Oštećenici imaju pravo da naknadu štete potražuju ne samo od osobe koju pravni poredak utvrđuje kao odgovornu za štetu (vlasnika ili korisnika vozila kojim je prouzročena šteta) nego i od osiguratelja koji je s vlasnikom, odnosno korisnikom toga vozila sklopio ugovor o osiguranju odgovornosti. Time se mogućnost da oštećenoj osobi šteta bude nadoknađena čini izvjesnijom i u situacijama kada je osoba odgovorna za prouzročenje štete slabijeg imovinskog stanja. Oštećena osoba dobiva još jednog subjekta od kojeg može potraživati naknadu štete. Taj subjekt je osiguravajuće društvo (osiguratelj), u pogledu kojeg je, općenito govoreći, rizik nedovoljne vrijednosti imovine iz koje bi se nadoknadila šteta (do zakonom ili ugovorom predviđenog maksimalnog iznosa) znatno manji nego što je to u pogledu štetnika, odnosno osobe koja odgovara za štetu, a osobito ako je to fizička osoba.² S druge strane, ovim osiguranjem štiti se

² Pritom valja istaknuti da obaveza odgovorne osobe (štetnika) da nadoknadi štetu koju je neka osoba pretrpila uslijed upotrebe tog vozila, nema isti pravni temelj kao i obaveza osiguratelja štetnikove odgovornosti da učini to isto. Štetnik to mora učiniti zato što je odgovoran za nastanak štetnog događaja iz kojeg je proizašla šteta što, načelno, ima za posljedicu njegovu obavezu da tu štetu nadoknadi oštećeniku. Osiguratelj nije odgovoran za nastanak štetnog događaja, ali njegova obaveza da nadoknadi štetu slijedi iz činjenice da je sa odgovornom osobom (osiguranim) sklopio ugovor o osiguranju odgovornosti kojim se obvezao da će, u granicama ugovora i prisilnih propisa, umjesto štetnika nadoknaditi štetu oštećenoj osobi. Dakle, osigurateljeva obveza temelji se na ugovoru o osiguranju. U velikom broju država, u koje se ubraja i Hrvatska, oštećena osoba ima, već u relevantnim zakonskim propisima utvrđeno pravo da štetu potražuje izravno od osiguratelja štetnikove odgovornosti (pravno na direktan zahtjev, odnosno, u okviru

i imovinski interes osobe koja je odgovorna za štetu. Naime, njegova imovina će, načelno govoreći, usprkos njegovoj odštetnoj odgovornosti i obvezi naknade štete, ostati neumanjena jer će osiguratelj s kojim je odgovorna osoba ranije sklopila ugovor o osiguranju od automobilske odgovornosti, u granicama predviđenim prisilnim propisima i ugovorom o osiguranju, umjesto osobe odgovorne za štetu, nadoknaditi oštećenoj osobi štetu koju je ona pretrpila.³

Ideja osiguranja od odgovornosti za štete nastale upotrebom vozila javila se u Sjedinjenim Američkim Državama potkraj 19. stoljeća. Ono je tada još bilo dragovoljno. Početkom 20. stoljeća dolazi do uvođenja zakonske obveze ove vrste osiguranja od odgovornosti u pravima ponajprije europskih država.⁴

S razvitkom tehnologije i ekonomike međunarodnog robnog i putničkog transporta, uz porast broja samih vozila, javila se i potreba da se pitanje osiguranja od ove vrste odgovornosti ujednači na kontinentalnoj (europskoj) pa i međunarodnoj razini.⁵ Cilj je bio dvojak. S jedne strane, omogućiti oštećenim osobama istu pravnu poziciju u pogledu mogućnosti naknade štete bez obzira je li im šteta prouzročena vozilom registriranim u zemlji njihovog uobičajenog boravišta ili u nekoj drugoj zemlji. S druge strane, zaštititi štetnika, odnosno odgovornu osobu (vlasnika, odnosno korisnika vozila) tako da on, nakon sklapanja jednog ugovora o osiguranju od ove vrste odgovornosti, ima osigurateljno pokriće bez obzira je li vozilom prouzročio štetu u zemlji svojeg uobičajenog boravišta ili u inozemstvu.

U pravnom smislu, metode kojima se ovaj cilj pokušavao ostvariti, i još uvijek se ostvaruje, su različite, ali istovremeno i međusobno povezane. U tom kontekstu valja izdvojiti:

sudskog postupka, pravo na direktnu tužbu – *actio directa*). To znači da obveza konkretnog osiguratelja, iako ne bi postojala da nema ranije sklopljenog ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti, nije definirana samo tim ugovorom, nego i relevantnim zakonskim propisom. Taj zakonski propis mora biti usklađen s relevantnim izvorima prava Europske unije, kada je riječ o zakonskom propisu države članice, primjerice Republike Hrvatske.

³ Od navedenog postoje stanoviti izuzeci koji ograničavaju obvezu osiguratelja u smislu maksimalne i unaprijed utvrđene visine štete koju je dužan nadoknaditi na temelju prisilnog propisa i ugovora. U izuzetke valja ubrojiti i one koji isključuju obvezu osiguratelja zbog određenih propisom predviđenih okolnosti koje su postojale pri nastanku štete, primjerice zbog određenog postupanja same oštećene osobe u kontekstu nastanka štete, ili zbog činjenice da je oštećena osoba bila vozač vozila kojim je prouzročena šteta itd. Ovome valja dodati i određene situacije osobito teškog kršenja relevantnih propisa od strane osiguranika-štetnika pri prouzročenju štete, kada će osiguratelj najprije morati nadoknaditi štetu oštećeniku, ali će potom imati na zakonu utemeljeno pravo tražiti od svojeg osiguranika djelomično ili potpuno obeštećenje (pravo na cjeloviti ili djelomični povrat iznosa prethodno plaćenog oštećeniku). Tada govorimo o potpunom ili djelomičnom osiguranikovom (štetnikovom) gubitku prava iz osiguranja, *infra*, t. 3.

⁴ Prva država koja je uvela zakonsku obvezu osiguranja od automobilske odgovornosti bila je Danska 1912. Detaljnije: Marijan Ćurković, Komentar Zakona o obveznim osiguranjima u prometu, Inženjerski biro, Zagreb, 2013., str. 10-11.

⁵ Jelena Kočović, Tatjana Rakonjac Antić, Marija Koprivica, Kristina Bradić, „Pravci razvoja tržišta osiguranja“, Tokovi osiguranja, br. 3/2024, str. 536-548.

a) Međunarodni sustav zelene karte osiguranja motornog vozila

Riječ je o sustavu koji je ustanovljen Preporukom br. 5. Odbora za cestovni promet Ekonomске komisije Ujedinjenih naroda za Europu (UNECE), iz 1949. godine, a koji je stupio na snagu 1.1.1953. Tom Preporukom vlade država članica pozvane su da zatraže od osiguratelja svoje zemlje da sklope sporazume koji bi omogućili vozačima osigurateljno pokriće od odgovornosti za štete koje vozilom prouzroče u drugoj (posjećenju) zemlji. Osiguratelji su u Londonu osnovali centralno tijelo koje će upravljati Sustavom zelene karte – Savjet ureda zelene karte. Sustav zelene karte ne temelji se na sporazumu država, nego na sporazumu nacionalnih ureda (biroa) pojedinih država koji svoje članove – osiguratelje opskrbljuju ispravama o osiguranju (tzv. zelenom kartom), koje ti osiguratelji, prilikom sklapanja ugovora o osiguranju, uručuju svojim klijentima – ugovarateljima osiguranja (vlasnicima/korisnicima vozila). Takvo osiguranje vrijedi u svim drugim državama čiji su nacionalni uredi ugovorom postali članovi Sustava zelene karte.⁶

b) Europsku konvenciju o obveznom osiguranju od odgovornosti za štete uzrokovane uporabom motornih vozila – Strazburška konvencija, iz 1959.

Strazburška konvencija donesena je pod okriljem Vijeća Europe. Stupila je na snagu 22.9.1969. Države stranke se obvezuju da u svome nacionalnom pravu propišu obvezno osiguranje od odgovornosti za štete uzrokovane upotrebom motornih vozila, i to u skladu s Konvencijom. Iako su njome obvezane samo četiri države (Austrija, Danska, Njemačka i Grčka), Strazburška konvencija postala je svojevrsni model (uzor) za uređenje ovog pitanja ne samo u nacionalnim pravima čitavog niza europskih država, nego i za uređenje ovoga pitanja izvorima prava na razini same Europske unije.⁷

c) Direktive Europske unije o obveznom osiguranju od automobilske odgovornosti

Pravno uređenje obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti na razini Europske unije izgrađivalo se desetljećima, kroz tzv. direktive o osiguranju od automobilske odgovornosti. Doneseno je (do sada) sedam takvih direktiva. Prva je donesena još 1972., a za potrebe ovoga rada svakako valja izdvojiti šestu i sedmu:

⁶ Vremenom je Sustav zelene karte evoluirao, na temelju daljnjih sporazuma između nacionalnih ureda. Tako danas sama registarska pločica vozila iz države čiji je nacionalni ured član Sustava predstavlja dokaz da u pogledu upotrebe dotičnog vozila postoji odgovarajuće osiguranje od odgovornosti koje će priznati druga država, članica Sustava, u koje to vozilo ulazi. Detaljnije o povijesno-pravnom razvitku Sustava zelene karte: Šime Savić, *Obvezno osiguranje od automobilske odgovornosti kao sredstvo zaštite potrošača*, Vizura, Zagreb, 2022., str. 190-200.

⁷ Tekst Strazburške konvencije, kao i svi podaci vezani uz popis država stranaka dostupan je na <https://www.coe.int/en/web/Conventions/full-list?module=treaty-detail&treatynum=029>, pristupljeno: 1.7.2024. O značaju i najvažnijim sadržajnim odrednicama Strazburške konvencije detaljnije: Slobodan N. Ilijić, „European Convention on Compulsory Insurance against Civil Liability in Respect of Motor Vehicles and European Union Law“, *Tokovi osiguranja*, br. 2/2020, str. 82.-84.

- Direktivu Europskog parlamenta i Vijeća 2009/103/EZ od 16. rujna 2009. u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i izvršenje obveze osiguranja od takve odgovornosti (u daljnjem tekstu: Šesta direktiva)⁸ i
- Direktivu (EU) 2021/2118 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. studenoga 2021. o izmjeni Direktive 2009/103/EZ u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i izvršenje obveze osiguranja od takve odgovornosti (u daljnjem tekstu: Direktiva iz 2021.).⁹

Šesta direktiva ne donosi nikakve originalne sadržajne izmjene u odnosu na prethodnih pet nego, u suštini, predstavlja izvor prava koji kodificira odredbe ranijih direktiva, zbog čega se često naziva i Kodificirajuća direktiva. Ipak, ona formalno-pravno predstavlja zaseban izvor prava Europske unije, koji od trenutka njenog stupanja na snagu stavlja van snage prethodnih pet direktiva.

Šesta direktiva, kao kodificirajuća, normira sva važna pitanja vezana uz osiguranje od automobilske odgovornosti kao što su pitanje opsega i visine osigurateljnoga pokrića, pitanje osoba koje ulaze u krug mogućih „korisnika osiguranja“, definicija osiguranoga slučaja, razlozi za isključenje osigurateljnoga pokrića itd. U osnovi, temeljna obveza država članica prema Šestoj direktivi je da poduzme mjere kako bi građanskopravna odgovornost u pogledu upotrebe vozila koja se uobičajeno nalaze na njenome području bila pokrivena osiguranjem kako ga ta Direktiva propisuje. Osiguranje mora pokrivati naknadu štete zbog smrti, odnosno tjelesne ozljede žrtava prometa, kao i zbog oštećenja stvari i to u minimalnom iznosu koji je utvrđen u Šestoj Direktivi.¹⁰

Šesta direktiva isključuje vozača (ne i članove vozačeve obitelji u pogledu njihovih tjelesnih šteta) koji je odgovoran za nastalu štetu od mogućnosti da bude korisnik tog osiguranja, dakle da mu se nadoknadi šteta koju je pretrpio. Osim vozaču, osigurateljno pokriće je uskraćeno i osobama koje za uporabu vozila nemaju izričito ili implicitno odobrenje (slučaj ukradenog vozila, kada osigurateljno pokriće gube i suputnici koji dobrovoljno uđu u vozilo koje je prouzročilo štetu znajući da je ono ukradeno), osobama koje upravljaju vozilom vez vozačke dozvole i osobama koje krše zakonske tehničke zahtjeve u pogledu stanja i sigurnosti dotičnog vozila. Premija koju plaća ugovaratelj osiguranja mora biti jedinstvena i vrijedi za cijelo vrijeme trajanja ugovora na čitavom području EU.

⁸ Sužbeni list Europske unije L 263, 7. 10. 2009.

⁹ Službeni list Europske unije L 430, 2. 12. 2021. Neslužbeni (konsolidirani) tekst Šeste direktive koji uključuje i izmjene i dopune napravljene Direktivom iz 2021. Dostupan je na <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02009L0103-20231223>, pristupljeno 1.7.2024.

¹⁰ Članci 3. i 9. Šeste direktive. Šesta direktiva je propisivala i postupak automatske prilagodbe osigurateljnog pokrića sukladno Europskom indeksu potrošačkih cijena, koji provodi Komisija.

Svaka oštećena osoba može uputiti izravni zahtjev osiguratelju odgovornosti vlasnika vozila kojim je prouzročena šteta, radi naknade te štete (direktna tužba, *actio directa*, čl. 18. Šeste direktive).¹¹ Osiguratelj mora u roku od najviše tri mjeseca od dana podnošenja zahtjeva na njega dati odgovor (države članice mogu propisati i kraći rok). Ako smatra da osnova i visina odštetnog zahtjeva nisu sporni, osiguratelj mora dati korisniku osiguranja – oštećeniku obrazloženu ponudu. Ako je sporna odgovornost i/ili visina, moraju dati obrazložen (u cijelosti ili djelomičan) odbijajući odgovor na odštetni zahtjev. Sve su ovo odredbe privatnopravnog karaktera, kojima se uređuju prava i obveze između dva privatnopravna subjekta – oštećenika kao korisnika osiguranja i osiguratelja.¹²

Međutim, i nakon donošenja Šeste direktive, ostao je značajan broj pitanja koji se u praksi osiguranja od automobilske odgovornosti javio kao sporan. Komisija je 2017. provela evaluaciju Šeste direktive i utvrdila neka važna područja u kojima bi tu Direktivu valjalo izmijeniti i nadopuniti.¹³ To je i učinjeno Direktivom iz 2021. Države članice bile su dužne svoje nacionalno pravo uskladiti s Direktivom iz 2021. najkasnije do 23.12.2023.

U Republici Hrvatskoj obvezno osiguranje od automobilske odgovornosti na zakonskoj razini uređeno je u Zakonu o obveznim osiguranjima u prometu (u daljnjem tekstu: ZOOP).¹⁴ On je prvi puta donesen 2005. godine.¹⁵ Već pri donošenju

¹¹ Zapravo se kreira na zakonu (direktivi) izvanugovorni odnos između osiguratelja odgovornosti vlasnika motornog vozila i osobe koja je pretrpjela štetu. Oštećenik se može obratiti izravno osiguratelju sa zahtjevom za naknadu štete zato što mu je to pravo propisano direktivom. Isti izvor prava uređuje i pitanje sadržaja njegovog prava prema osiguratelju, uključujući i granice visine osigurateljeve obveze prema njemu.

¹² Jasenko Marin, „Pravo osiguranja“, Privatno pravo Europske unije - posebni dio (urednica Tatjana Josipović), Narodne novine, Zagreb, 2022., str. 1007.-1010.

¹³ Riječ je o čitavom nizu pitanja koja su zahtijevala novelu kao što su naknada štete u slučaju insolventnosti osiguratelja koji bi trebao nadoknaditi štetu oštećenoj osobi, utvrđenje ujednačenih minimalnih iznosa osigurateljnog pokrića, provjera osiguranja vozila, korištenje potvrde o odštetnim zahtjevima ugovaratelja osiguranja od strane novog društva za osiguranje, informiranje oštećenih osoba. Komisija je zauzela i stajalište da bi u tekst nove, Sedme direktive trebalo pretočiti i stajališta Suda Europske unije iskazana u presudama u nekim važnim predmetima, osobito u pogledu definiranja pojma „upotreba vozila“ koji ni u Šestoj direktivi uopće nije bio definiran, a u praksi se javio kao sporan. Konačno, Komisija je smatrala i da bi novelirana Direktiva morala uzeti u obzir tehnološki napredak u prometu i pojavu novih vozila i utvrditi eventualnu potrebu prilagodbe pravnog uređenja osiguranja od odgovornosti za štetu i u pogledu njihove upotrebe, v. recitale 1-6 preambule Direktive iz 2021. Podrobnije o novinama koje donosi Direktiva iz 2021.: Caroline Van Schoubroeck, „European harmonised rules on motor vehicles liability insurance reviewed“, https://doi.fil.bg.ac.rs/pdf/eb_ser/aida/2022/aida-2022-23-ch11.pdf, pristupljeno 1.7.2024.

¹⁴ Narodne novine, Službeni list Republike Hrvatske, br. 151/05, 36/09, 75/09, 76/13, 152/14, 155/23. Pored osiguranje vlasnika, odnosno korisnika vozila od odgovornosti za štete nanese trećim osobama (osiguranje od automobilske odgovornosti), ZOOP u čl. 2. st. 1. utvrđuje kao obvezna još neka osiguranja iz djelatnosti prometa: osiguranje putnika u javnom prometu od posljedica nesretnog slučaja, osiguranje zračnog prijevoznika, odnosno operatora zrakoplova od odgovornosti za štete nanese trećim osobama i putnicima i osiguranje vlasnika, odnosno korisnika brodice na motorni pogon, odnosno jahte od odgovornosti za štete nanese trećim osobama. Naravno, brojna pitanja riješena su i podzakonskim propisima koje donosi nadležno nacionalno nadzorno tijelo – Hrvatska agencija za nadzor financijskih usluga (HANFA). Konačno, uvjeti osiguranja od automobilske odgovornosti koje donose osigurateljni sastavni su dio svakog ugovora o obveznom osiguranju od automobilske odgovornosti pa su, dakle, važan izvor prava.

¹⁵ U razdoblju u kojem je Republika Hrvatska bila u sastavu Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije, kao i nakon osamostaljenja Hrvatske pa sve do 2005. materija obveznih osiguranja u prometu

izvornog teksta ZOOP-a, kao i pri usvajanju kasnijih novela, u segmentu obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti osnovni zadatak zakonodavca je bilo kontinuirano usklađivanje s pravnom stečevinom Europske unije na tome području. To vrijedi i za posljednju novelu ZOOP iz 2023. kojom je, između ostaloga, u hrvatsko unutarnje pravo preuzeta Direktiva iz 2021. godine. Međutim, okolnost da je bilo nužno novelirati ZOOP zbog njegovog usklađivanja s Direktivom iz 2021. iskorištena je i za dodatne izmjene i dopune, koje su se odnosile na neka druga važna pitanja povezana s ovom vrstom osiguranja, o čemu će više riječi biti u daljnjem tekstu.

II Novela Zakona o obveznim osiguranjima u prometu iz 2023. - najvažnije izmjene i dopune

Četiri su glavna predmeta noveliranja hrvatskog pravnog uređenja obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti koje je provedeno donošenjem i stupanjem na snagu Zakona o izmjenama i dopunama ZOOP iz 2023.¹⁶ To su:

- a) Preuzimanje Direktive iz 2021. u hrvatsko unutarnje pravo;
- b) Uređenje pitanja osiguranja od odgovornosti za štetu prouzročenu automatiziranim vozilima;
- c) Noveliranje pitanja isključenja iz osiguranja i gubitka prava na osiguranje;
- d) Detaljnije normiranje postupka rješavanja odštetnih zahtjeva koje oštećene osobe podnose osigurateljima.

O najvažnijim odrednicama sadržaja novele po naznačenim glavnim predmetima bit će više riječi u nastavku teksta.

1.1. Preuzimanje Direktive iz 2021. u hrvatsko unutarnje pravo

U okviru ovog predmeta novele ZOOP svakako valja izdvojiti najvažnija pitanja u pogledu kojih i sama Direktiva iz 2021. bitno mijenja Šestu direktivu, što ima za logičnu posljedicu i izmjene, odnosno dopune uređenja tih pitanja u odnosu na rješenja kakva su postojala u ZOOP do novele iz 2023. godine. Riječ je o (re)definiranju ključnih pojmova važnih za pravno uređenje osiguranja od automobilske odgovornosti, promjenama minimalnih iznosa osigurateljnog pokrića, pretpostavkama i postupku provjere valjanosti osiguranja određenog vozila u državi članici koju to

bila je uređena u sklopu propisa koji su uređivali djelatnost osiguranja općenito. Detaljnije: M. Čurković, str. 12-13.

¹⁶ Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o obveznim osiguranjima u prometu, Narodne novine, Službeni list Republike Hrvatske, br. 155/2023 od 22.12.2023. Taj je Zakon stupio na snagu 30.12.2023. U ovome radu će se, gdje je to potrebno, u pogledu pozivanja na sadržaj određenih odredbi ZOOP nakon njihove posljednje izmjene/dopune iz 2023. koristiti izraz „novelirani ZOOP” u odgovarajućem padežu. U tom kontekstu se čitatelja, radi lakšeg i preglednijeg čitanja daljnjeg teksta ovoga rada, upućuje na Neslužbeni (pročišćeni) tekst noveliranog ZOOP dostupan na: <https://www.zakon.hr/z/370/Zakon-o-obveznim-osiguranjima-u-promet>, pristupljeno 1.7.2024.

vozilo „posjećuje“ i zaštiti oštećenih osoba u slučaju nesolventnosti osiguratelja koji je pružilo osigurateljno pokriće odgovornosti za štetu prouzročenu tim vozilom.

1.1.1.(Re)definiranje ključnih pojmova

Imajući u vidu da se radi o pravnom uređenju materije obveznog osiguranja od odgovornosti za štetu prouzročenu upotrebom motornih vozila, od velike je važnosti postojanje preciznih definicija temeljnih pojmova: „vozilo“ i „upotreba vozila“.

Tehnološki napredak s jedne strane, s kojim se svaki dan susrećemo, uvjetuje pojavu novih motornih vozila, manjih dimenzija i/ili manje snage motora te manjih maksimalno mogućih brzina, ali koja mogu prouzročiti štetu. Stoga se javlja pitanje potrebe osiguranja od odgovornosti za štetu prouzročenu (i) njihovom upotrebom.

I prije novele iz 2023. ZOOP je imao drugačiju definiciju vozila na koja se odnosi obveza osiguranja od odgovornosti u usporedbi sa izvornim tekstom Šeste direktive (dakle, tekstom prije stupanja na snagu Direktive iz 2021.). Temeljna razlika bila je u tome što tadašnja definicija vozila iz ZOOP je pod vozilom smatrala svako motorno vozilo namijenjeno za promet na kopnu koje se kreće snagom vlastita motora, ali se ne kreće po tračnicama, i svako priključno vozilo, priključeno ili ne, *koje podliježe obvezi registracije te po propisima o registraciji mora imati prometnu dozvolu* (naglasio J.M). Za razliku od toga, tekst Šeste direktive (ni prije, a niti poslije stupanja na snagu Direktive iz 2021.) ne sadržava elemente obvezne registracije i prometne dozvole kao bitne za definiranje vozila u svrhe primjene te Direktive.¹⁷

Okolnost da je došlo do izmjene definicije pojma „vozilo“ u Direktivi iz 2021. bila je prilika da se nova definicija unese i u ZOOP te da se tako otkloni svaka razlika u definiranju tog pojma između izvora prava na razini Europske unije i hrvatskog unutarnjeg prava.¹⁸ U skladu s time, nakon novele iz 2023. čl. 3. st.1. t. 35 ZOOP definira vozilo kao:

- a) svako motorno vozilo koje pokreće isključivo mehanička snaga na kopnu, ali koje se ne kreće po tračnicama s najvećom konstrukcijskom brzinom

¹⁷ Usp. čl.3. st. 1. t. 9. ZOOP (tekst prije stupanja na snagu novele iz 2023.) i čl. 1. t. 1. Šeste direktive. U literaturi je izraženo stajalište da je tadašnja definicija iz ZOOP preciznija jer otklanja zabunu i proširivanje obveznosti osiguranja od odgovornosti na svako motorno vozilo, primjerice na invalidska motorna kolica, M. Čurković, str. 26. Jasno je da je rješenje hrvatskog zakonodavca bilo motivirano i činjenicom da se u pogledu vozila koja ne podliježu registraciji i izdavanju prometne dozvole (npr. električni romobili) vrlo teško može ostvariti prethodna (prije upotrebe tog vozila u prometu) kontrola postojanja obveznog osiguranja. Ipak, ostaje dvojbeno je li bilo dopušteno u nacionalnom pravu države članice suziti definiciju sadržanu u Šestoj direktivi kao izvoru prava Europske unije ili je trebalo iznaći neko drugo nomotehničko rješenje kojim bi se postigla ista ili slična svrha.

¹⁸ Promjena definicije pojma „vozilo“ u Direktivi iz 2021. provedena je upravo zbog toga što je europski zakonodavac ocijenio da bi uključivanje obveze osiguranja od odgovornosti za štetu nastalu upotrebom nekih motornih vozila manje snage i manje vjerojatnosti nanošenja znatnije štete, bilo nesrazmjerno i neodrživo u budućnosti. Osim toga, time bi se narušilo prihvaćanje novijih vozila, kao što su električni bicikli koji nisu isključivo pogonjeni mehaničkim pogonom pa ti se obeshrebile inovacije, v. recital 6. preambule Direktive iz 2021.

većom od 25 km/h ili najvećom neto masom većom od 25 kg i najvećom konstrukcijskom brzinom većom od 14 km/h, odnosno kao

b) svako priključno vozilo koje se upotrebljava s vozilom navedenim pod a), bilo ono spojeno ili ne.

ZOOP sada izrijeком navodi da se invalidska kolica isključivo namijenjena osobama s tjelesnim invaliditetom ne smatraju vozilom.

Navedena definicija noveliranog ZOOP identična je definiciji iz čl. 1. t. 1. Šeste Direktive kako je novelirana Direktivom iz 2021.

Što se tiče definiranja pojma "upotreba vozila", važno je istaknuti da taj pojam uopće nije bio definiran u Šestoj direktivi. Pokazalo se u praksi da je on iznimno važan jer i sama Šesta direktiva u čl. 3. st. 1. propisuje da svaka država članica poduzima sve odgovarajuće mjere kako bi osigurala da je građanskopravna odgovornost u pogledu *upotrebe vozila* (naglasio J.M.), koja se uobičajeno nalaze na njezinu području, pokrivena osiguranjem.

Prema tome, termin "upotreba vozila" sadržan je u Šestoj direktivi (i direktivama koje su joj prethodile), ali nikada nije bio definiran. Istodobno, praksa je pokazala da je upravo taj pojam iznimno važan za primjenu nacionalnih propisa kojima je Šesta direktiva prenesena u prava država članica. To je i razumljivo jer osiguranje od odgovornosti mora pokriti štete do kojih dođe upravo upotrebom vozila. Može se tvrditi da je riječ o pravnoj praznini u tekstu same Šeste direktive, ali i nužnosti da se taj pojam protumači. Jedino ovlašteno tijelo za to je Sud Europske unije. Pred njime se našlo nekoliko predmeta, iniciranih od strane nadležnih sudova, u kojima je Sud Europske unije morao dati odgovor na prethodno pitanje je li u konkretnom slučaju šteta nastala od upotrebe vozila. Na temelju toga nacionalni sud može odlučiti o postojanju obveze osiguratelja, budući da osigurateljno pokriće obuhvaća štetu nastalu upravo upotrebom vozila.

Najvažnije presude Suda Europske unije u kojima je on u konkretnim slučajevima odlučivao o obuhvatu pojma "upotreba vozila" su one iz predmeta *Vnuk*¹⁹,

¹⁹ Presuda Suda Europske unije od 4.12.2014., *Vnuk*, C-162/13, ECLI:EU:C:2014:2146. U ovome predmetu šteta se dogodila na način da je gospodin Vnuk pretrpio ozljedu za vrijeme dok je traktor s prikolicom korišten u dvorištu farme tijekom skladištenja bala sijena u skladištu, i to u trenutku kada je traktor s prikolicom poduzimao radnju vožnje unatrag radi parkiranja u isto skladište. Postavilo se pitanje primjene odredbe članka 3., st. 1. Prve direktive o osiguranju od automobilske odgovornosti, odnosno obuhvaća li pojam „uporaba vozila“ iz te odredbe situaciju kao u konkretnom slučaju u kojem je osiguranik tuženika traktorom s prikolicom udario tužitelja koji se nalazio na ljestvama i obavljao radnju skladištenja sijena, a imajući u vidu da se ne radi o situaciji u cestovnom prometu. Bilo je to prethodno pitanje koje je Sudu uputio slovenski Vrhovni sud. Nakon što je utvrdio da Slovenija iz područja primjene obveze osiguranja nije isključila niti jednu vrstu vozila i zaključio da se konkretni traktor uobičajeno nalazi na teritoriju Slovenije, Sud je izveo konačan zaključak da se radi o nesreći koja je uzrokovana uporabom vozila koje je izvršavalo svoju normalnu funkciju vozila – funkciju prometovanja radnjom vožnje unatrag u opisanom prostoru s namjerom parkiranja. Sud je utvrdio da se na okolnosti konkretnog slučaja, zbog vremena kada se sporni slučaj dogodio, primjenjuje odredba članka 3., st. 1. Prve direktive, što znači da obvezno osiguranje

Rodrigues de Andrade²⁰ i Torreiro.²¹ O njihovoj važnosti svjedoči i činjenica da je u preambuli Direktive iz 2021. navedeno da bi se, u interesu pravne sigurnosti, morala uvesti definicija pojma „upotreba vozila“ koja bi odražavala navedenu sudsku praksu.²² To je u Direktivi iz 2021. učinjeno, a hrvatski zakonodavac tu je definiciju prenio u nacionalno pravo, i to u čl. 1. st. 1. t. 33. noveliranog ZOOP, tako da se

odgovornosti, a time i obveza osiguratelja, postoji i u pogledu ovakvih slučajeva. Važno je istaknuti da je Sud Europske unije u t. 91. obrazloženja presude naglasio da se tumačenje pojma „upotreba vozila“ u smislu okolnosti konkretnog slučaja ne može prepustiti shvaćanju svake pojedine države članice. Na taj način Sud Europske unije jasno je dao do znanja da jedino on ima autoritet ostvarivati jedinstvenu primjenu i tumačenje prava Unije na području prava osiguranja od automobilske odgovornosti, v. Danijela Šaban, „Pojam uporabe motornog vozila u pravu osiguranja od automobilske odgovornosti“, Anali Pravnog fakulteta u Zenici br. 17., str. 277.-298. Vezano uz posljedice odluke Suda Europske unije u presudi Vnuk na sudsku praksu u Republici Sloveniji detaljnije: Miloš Radovanović, „Pojam upotrebe motornog vozila u slovenačkoj sudskoj praksi“, Strani pravni život, 2018., br. 1, str. 101-120.

²⁰ Presuda Suda Europske unije od 28.11.2017., *Rodrigues de Andrade*, C-514/16, ECLI:EU:C:2017:908. U ovome predmetu, u činjeničnom pogledu, radilo se o tome da je gđa Alves nanosila herbicid u vinogradu u vlasništvu gospođe i gospodina Rodriguesa. Herbicid se nanosio iz uređaja koji se nalazio na stražnjem dijelu traktora. Traktor je bio u mirovanju, ali je motor radio kako bi davao pogon i omogućio da radi i uređaj iz koje se izbacivao herbicid. Tijekom tog postupka, traktor, koji je bio u blatu, se prevrnuo i ozlijedio gđu Alves koja je od posljedica nesreće preminula. Odgovarajući na pitanje koje mu je postavio portugalski Vrhovni sud, Sud Europske unije je u presudi zauzeo stajalište da pojam „upotreba vozila“ iz članka 3., st. 1. mora biti protumačen tako da ne obuhvaća situaciju u kojoj je poljoprivredni traktor uključen u nesreću u kojoj njegova primarna funkcija nije bila da služi kao prijevozno sredstvo nego kao pogonski uređaj, kao stroj za izvođenje radova bez kojih se takvi radovi ne bi mogli izvršiti.

²¹ Presuda Suda Europske unije od 20.12.2017., *Torreiro* C-334/16, ECLI:EU:C:2017:1007. Radilo se radilo se o tome da je španjolsko vojno terensko vozilo, u pogledu kojega je postojalo osiguranje od odgovornosti, prevrnuo tijekom noćne vojne vježbe, nanijevši tjelesne ozljede putniku u tome vozilu (tužitelju u postupku pred španjolskim sudom). Vojno vozilo pritom se nije kretalo na području određenom za vozila s kotačima nego na području za vozila s gusjenicama. Tuženi osiguratelj se usprotivio isplati osigurnine smatrajući da se nesreća nije zbila tijekom „uporabe vozila“ u smislu Šeste direktive, odnosno u smislu španjolskog zakonskog propisa kojim je ta direktiva implementirana. kojemu je riječ u glavnom postupku, a koji omogućuje da se iz pokrića obveznog osiguranja isključe štete nastale prilikom upravljanja motornim vozilima na putovima i terenima koji nisu „prikladni za prometovanje“ uz iznimku onih koji se, iako nisu prikladni za tu svrhu, ipak „često upotrebljavaju“. Odlučujući u povodu pitanja koje mu je postavio Vrhovni sud Španjolske, Sud Europske unije je stao na stajalište da se predmetna odredba Šeste direktive treba tumačiti na način da mu se protivi nacionalni propis koji omogućuje da se iz pokrića osiguranja isključi šteta nastala prilikom upravljanja motornim vozilima na putovima i terenima koji nisu „prikladni za prometovanje“, uz iznimku onih koji se, iako nisu prikladni za tu svrhu, ipak „često upotrebljavaju“.

²² Recital 5. preambule Direktive iz 2021. Međutim, i druge presude Suda Europske unije važne su za tumačenje pojma „upotreba vozila“, primjerice u predmetu *Linea Directa*, presuda od 20.6.2019., C-100/18, ECLI:EU:C:2019:517. U ovome slučaju došlo je do samozapaljenja električnih instalacija vozila koje je dulje od 24 sata bilo parkirano u privatnoj garaži. Kao posljedica takvog požara oštećena je garaža (koja je u vlasništvu druge osobe u odnosu na vlasnika vozila i vozača). Vrhovni sud Španjolske uputio je prethodno pitanje Sudu EU treba li se pojam „upotreba vozila“ iz čl. 3., st. 1. Šeste direktive tumačiti tako da je tim pojmom obuhvaćena situacija u kojoj se vozilo parkirano dulje od 24 sata zapalilo (zapalili su se nužno potrebni mehanizmi tog vozila) i prouzročilo štetu na garaži (nekretnini). Sud EU je odgovorio potvrdno, naglašavajući da su parkiranje i razdoblje mirovanja vozila prirodne i nužne faze koje su dio uporabe vozila kao prijevoznog sredstva. Dakle, vozilo je bilo upotrijebljeno u skladu s njegovom funkcijom prijevoznog

*upotreba vozila definira kao svaka upotreba vozila koja je u skladu s funkcijom vozila kao prijevoznog sredstva u trenutku prometne nesreće, neovisno o značajkama vozila i neovisno o terenu na kojem se motorno vozilo upotrebljava te o tome je li ono u stanju mirovanja ili u pokretu.*²³

Radi jasnoće, novelom ZOOP jasno je propisano da su, između ostaloga, iz osiguranja isključene štete nastale upotrebom vozila koje u trenutku prometne nesreće nije bilo u funkciji prijevoznog sredstva, već u industrijskoj, poljoprivrednoj ili nekoj drugoj funkciji.²⁴

Opisano (re)definiranje pojmova "vozilo" i "upotreba vozila" nužno je imalo za posljedicu da se novelom ZOOP iz 2023. mora brisati odredba čl. 22 st. 3. toga zakonskog propisa, a prema kojoj su ugovorom o osiguranju iz automobilske odgovornosti bile pokrivene štete nastale od vozila koja se kreću javnim cestama i ostalim površinama na kojima se odvija promet, a koja podliježu obvezi registracije te po propisima o registraciji moraju imati prometnu dozvolu. To je učinjeno u sklopu šireg zakonodavnog zahvata u članak 22. Ona je bila nužna da bi se redefinirali i precizirali slučajevi kada postoji obveza osiguranja od automobilske odgovornosti, uključujući i izuzetke od te obaveze. Pritom, jasno, mora se osigurati prijenos korespondirajućih odredaba Direktive iz 2021.²⁵

U skladu s time, novelirani čl. 22. ZOOP propisuje da je vlasnik vozila dužan sklopiti ugovor o osiguranju od odgovornosti za štetu koju upotrebom vozila može nanijeti trećim osobama zbog smrti, tjelesne ozljede, narušavanja zdravlja, uništenja ili oštećenja stvari, u skladu s odredbama ovoga Zakona, osim u slučaju upotrebe vozila koja nisu razvrstana ni u jednu kategoriju vozila sukladno posebnim propisima, bez sjedećeg mjesta, koja ne podliježu obvezi tehničkog pregleda i izdavanja

sredstva. I ovo stajalište Suda Europske unije imat će vrlo značajnog utjecaja na sadržaj definicije pojma „upotreba vozila” u Direktivi iz 2021 i posljedično, u noveliranom hrvatskom ZOOP.

²³ Ta definicija pojma „upotreba vozila” sadržajno je podudarna s definicijom tog pojma u čl. 1. t. 1.a. Šeste direktive, kako je novelirana Direktivom iz 2021.

²⁴ Čl. 23 st. 1. t. 6., alineja treća noveliranog ZOOP, *infra.* poglavlje 3.

²⁵ Pritom valja naglasiti da novelirani ZOOP, u čl. 22. st. 8.-14. propisuje obvezu osiguratelja da osiguraniku, na njegov zahtjev, izda potvrdu o eventualno postavljenim odštetnim zahtjevima trećih osoba na temelju osiguranja od automobilske odgovornosti toga osiguranika ili potvrdu o nepostojanju takvih zahtjeva. Potvrda mora pokrivati razdoblje od najmanje posljednjih pet godina postojanja osiguratelnog pokrića, a društvo za osiguranje dužno ju je izdati u roku od 15 dana od dana podnošenja zahtjeva. Obrazac potvrde je sačinjen od strane Europske komisije. Ove potvrde mogu biti značajne kad neka osoba sklapa novi ugovor o osiguranju od automobilske odgovornosti s osigurateljem koji je različit od onog s kojim je ta osoba sklopila takav ugovor za prethodno razdoblje. Naime, broj odštetnih zahtjeva, odnosno činjenica da ih nema, mogu biti jedan od osigurateljevih kriterija za definiranje premije osiguranja. Ako pojedini osiguratelj to doista uzima u obzir, mora to navesti na svojim mrežnim stranicama. Prije posljednje novele, ZOOP je u čl. 22. St. 7. i 8. Imalo propisanu obvezu osiguratelja da na zahtjev osiguranika izda potvrdu o eventualno postavljenim odštetnim zahtjevima, ali nije bilo izričitog navoda da mora izdati potvrdu o tome da takvih zahtjeva nema. Novelirane odredbe preciznije uređuju ovo pitanje, po uzoru na odredbe sadržane u čl. 16. Šeste direktive kako je izmijenjena Direktivom iz 2021.

prometne dozvole, i to: vozilo koje se može samo uravnotežiti, monocikl s motornim ili električnim pogonom te romobil s motornim ili električnim pogonom.²⁶

Međutim, osobe koje pretrpe štetu upotrebom navedenih vozila u pogledu kojih njihov vlasnik nije dužan sklopiti ugovor o obveznom osiguranju od odgovornosti, ipak imaju (pored vlasnika) još jednu "metu" od koje mogu tražiti naknadu štete nastale upotrebom tih vozila. Šteta koju pretrpe nadoknadit će im se iz sredstava Garancijskog fonda pri Hrvatskom uredu za osiguranje.²⁷

Dakle, (re)definicija pojmova "vozilo" i "upotreba vozila" u noveliranom ZOOP, a po uzoru na rješenja Direktive iz 2021., proširuje slučajeve u pogledu kojih mora postojati osigurateljno pokriće. Međutim, ujedno se i preciziraju mogućnosti isključenja obveze osiguranja za određene kategorije vozila. Pritom se vodilo računa da oštećenici ipak imaju mogućnost neke vrste supstitucijskog jamstva da će im šteta koju pretrpe (i) od takvih vozila biti nadoknađena. Pritom je vrlo značajna uloga Garancijskog fonda.

1.1.2. Minimalni iznosi osigurateljnog pokrića

Posljednjom novelom ZOOP je u cijelosti usklađen s odredbama Direktive iz 2021. i u pogledu najnižih osiguranih svota u ugovorima o osiguranju od automobilske odgovornosti (minimalnih iznosa osigurateljnog pokrića).²⁸

²⁶ U pogledu spomenutih vozila važno je istaknuti da je, zapravo, riječ o prijevoznim sredstvima koja zbog svoje snage ili maksimalne brzine, ne spadaju u definiciju vozila sadržane u Direktivi iz 2021., odnosno u noveliranom ZOOP. Međutim, kako je izrijekom navedeno u recitalu 4 preambule Direktive iz 2021., država članica slobodna je da i u pogledu vozila koje nisu obuhvaćena definicijom vozila iz te Direktive., svojim nacionalnim pravom propišu obvezu osiguranja od odgovornosti za štetu prouzročenu i tim prijevoznim sredstvima. Republika Hrvatska nije se odlučila za tu opciju, ali neke druge države, poput Njemačke i Francuske, jesu. Praktičan pregled uređenja pretpostavki za vožnju električnim skuterima (električnim romobilima) u pojedinim državama dostupan je na <https://www.evz.de/en/reisen-verkehr/e-mobilitaet/zweiraeder/e-scooter-regulations-in-europe.html>, pristupljeno 1.7.2024.

²⁷ Čl. 44 st. 1. t. 12 noveliranog ZOOP. Riječ je o tome da Direktiva iz 2021. zahtijeva od država članica da čim određena vozila izuzmu iz režima obveznog osiguranja od odgovornosti, uspostave drugi, jednako efikasan način naknade štete oštećenim osobama. Upravo zbog toga se iz sredstava Garancijskog fonda nadoknađuje šteta prouzročena tijekom sportskih priredbi (utrke, treninzi i sl.). Naime, novelirani ZOOP, krećući se u okvirima koje dopušta Direktiva iz 2021., oslobađa vlasnike/korisnike tih vozila od obveze sklapanja osiguranja od automobilske odgovornosti ako je organizator takve priredbe sklopio osiguranje od odgovornosti za štetu nastalu tijekom održavanja te priredbe. Međutim, ako se ispostavi da ni organizator priredbe, a niti vlasnik/korisnik automobila koji je sudjelovao u priredbi, nisu imali sklopljen ugovor o osiguranju od odgovornosti, tada će oštećenoj osobi šteta biti nadoknađena iz sredstava Garancijskog fonda (uz, naravno, pravo regresa Hrvatskog ureda za osiguranje prema osobama koje nisu ispoštovale svoju obvezu osiguranja od odgovornosti). Usp. odredbe čl. 2 st. 5, čl. 22. st. 4. i čl. 44. st. 1. t. 13. noveliranog ZOOP.

²⁸ Usp. čl. 9. st. 1. Šeste direktive kako je izmijenjena Direktivom iz 2021. i čl. 26. st. 8. t. 1. i 2. noveliranog ZOOP. Direktivom iz 2021. provedena je harmonizacija minimalnih iznosa na razini cijele Europske unije, kao i jedinstvena metodologija periodičkog povišenja tih iznosa. Naime, Šesta direktiva utvrđivala je

Noveliranim ZOOP najniža je osigurana svota određena u sljedećim iznosima:

- a) u slučaju štete zbog smrti, tjelesne ozljede i oštećenja zdravlja - u iznosu od 6.450.000,00 eura po štetnom događaju bez obzira na broj oštećenih osoba, ili 1.300.000,00 eura po oštećenoj osobi;
- b) u slučaju uništenja ili oštećenja stvari - u iznosu od 1.300.000,00 eura po štetnom događaju bez obzira na broj oštećenih osoba.²⁹

U suštini, moglo bi se reći da novelirani ZOOP ne povisuje minimalne iznose osigurateljnog pokrića koji su u hrvatskom pravu bili i ranije propisani. Naime, minimalni iznos osigurateljnog pokrića u pogledu šteta zbog smrti, tjelesne ozljede i oštećenja zdravlja od 6.450.000,00 eura po štetnom događaju bio je i ranije primjenjiv na temelju Odluke Vlade Republike Hrvatske iz 2022. o povećanju najniže osigurane svote temeljem ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti.³⁰ Međutim, u navedenoj Odluci, iz nepoznatih razloga, nije bilo propisano alternativno minimalno osigurateljno pokriće za ove vrste šteta kakvo postoji u Direktivi iz 2021. (1.300.000,00 eura po oštećenoj osobi). Novelirani ZOOP predviđa takvu alternativu. U pogledu minimalne osigurane svote za štete na stvarima, novelirani ZOOP je istovjetan spomenutoj Odluci Vlade Republike Hrvatske (kao i Direktivi iz 2021.).

1.1.3. Provjera osiguranja

Jednako kao prije posljednje novele, tako i novelirani ZOOP poštuje načelo koje je postojalo u Šestoj direktivi, kao i u Direktivi iz 2021., a prema kojem se države članice suzdržavaju od provjere osiguranja od automobilske odgovornosti u pogledu vozila koja se uobičajeno nalaze na području druge države članice kao i u pogledu vozila koja se uobičajeno nalaze na području treće zemlje, a koja na područje jedne države članice dolaze s područja neke druge države članice.³¹

Međutim, imajući u vidu da Direktiva iz 2021., u odnosu na Šestu direktivu, znatno preciznije uređuje ovlasti država članica da odstupe od opisanog načela, bilo je nužno novelirati ZOOP i u tom segmentu.³²

različite referentne datume za periodički ponovni izračun minimalnih iznosa pokrića u različitim državama članicama, zbog čega su se minimalni iznosi pokrića razlikovali, ovisno o državi članici, v. recital 19. preambule Direktive iz 2021. Vezano uz prijenos navedenih minimalnih iznosa pokrića propisanih novelom ZOOP, valja ukazati na taj zakonski propis daje ovlast Vladi Republike Hrvatske da donosi odluke o promjeni tih minimalnih osiguranih svota, sukladno iznosima utvrđenim u delegiranim aktima Europske komisije o usklađenosti iznosa najniže osigurane svote s harmoniziranim indeksom potrošačkih cijena (HIPC) utvrđenim na temelju Uredbe (EU) 2016/792 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. 5. 2016. o harmoniziranim indeksima potrošačkih cijena i indeksu cijena stambenih objekata i stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EZ) br. 2494/98 (Službeni list Europske unije L 135, od 24. 5. 2016.).

²⁹ Pod „oštećenom osobom“ podrazumijeva se svaka osoba koja ima pravo na naknadu štete (bilo da je riječ o šteti zbog oštećenja stvari ili šteti zbog smrti, odnosno tjelesne ozljede) prouzročene upotrebom vozila.

³⁰ Narodne novine, Službeni list Republike Hrvatske, br. 45/2022 od 13.4.2022.

³¹ Čl. 4. Šeste direktive, odnosno čl. 4. st. 1. Direktive iz 2021.

³² Čl. 4. Šeste direktive imao je u izvornom tekstu samo jedan stavak na temelju kojega su dane ovlasti državama članicama da odstupe od opisanog načela suzdržavanja od kontrolu, i to kroz tzv. nesustavne

Policija i nadalje ima ovlasti provoditi kontrole ima li svako inozemno vozilo koje ulazi na teritorij Republike Hrvatske valjani dokaz o obveznom osiguranju od automobilske odgovornosti.

Međutim, kada je riječ o vozilima koja se uobičajeno nalaze na području druge države članice ili vozilima koja se uobičajeno nalaze na području treće zemlje, a ulaze na teritorij Republike Hrvatske s teritorija druge države članice, spomenute (široke) ovlasti policije su u određenoj mjeri sužene. Ona je ovlaštena obavljati nesustavne kontrole ako one nisu usmjerene na provjeru postojanja osiguranja iz stavka 1. ovoga članka već su potrebne, nediskriminirajuće i razmjerne s obzirom na cilj koji se nastoji ostvariti, a:

- a) provode se u okviru nadzora koji nije usmjeren isključivo na provjeru osiguranja ili
- b) dio su općeg sustava provjera koje se provode i u pogledu vozila koja se uobičajeno nalaze na području Republike Hrvatske i za njihovu provedbu nije nužno zaustavljanje vozila.

Pod opisanim dvjema pretpostavkama, kontrole se moraju provoditi na temelju propisa o zaštiti osobnih podataka, a osobni podaci se mogu obrađivati ako je po potrebno u svrhu borbe protiv vožnje neosiguranim vozilima koja nije država članica u kojoj se ta vozila uobičajeno nalaze. Spomenuti propis mora biti u skladu s tzv. Uredbom GDPR³³ i mora sadržavati odgovarajuće mjere zaštita prava i sloboda te legitimnih interesa ispitanika.³⁴

provjere osiguranja, ali pod uvjetom da te provjere nisu diskriminirajuće i da se vrše u sklopu nadzora koji nije usmjeren isključivo na provjeru osiguranja. Međutim, nakon donošenja Šeste direktive je došlo do vrlo opsežnog i preciznog reguliranja pitanja zaštite prava pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka, povećanja nezakonitih migracija (gdje vozila često služe kao prijevozno sredstvo za počinjenje takvih djela), potrebe pojačane borbe protiv upotrebe neosiguranih vozila u prometu itd. Sve je to ukazivalo na činjenicu da se pitanje normiranja opravdanih slučajeva, pretpostavki i procedura pod kojima države članice ipak mogu provoditi kontrole osiguranja mora detaljnije urediti. To je i učinjeno u Direktivi iz 2021. i to uvođenjem posve novog, znatno opsežnijeg i preciznijeg teksta čl. 4.. Taj je članak Direktive iz 2021. u hrvatsko pravo, u okviru novele ZOOP, preuzet izmjenom čl. 32. st. 3. ZOOP i dodavanjem posve novih st. 4. i 5.

³³ Uredba (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. travnja 2016. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka i o slobodnom kretanju takvih podataka te o stavljanju izvan snage Direktive 95/46/EZ (Službeni list Europske unije L 119, od 4. 5. 2016.). U hrvatski pravni sustav GDPR je preuzet Zakonom o provedbi Opće uredbe o zaštiti podataka, Narodne novine, Službeni list Republike Hrvatske, br. 42/18. Važan bi, u određenim okolnostima, mogao biti i Zakon o zaštiti fizičkih osoba u vezi s obradom i razmjenom osobnih podataka u svrhe sprječavanja, istraživanja, otkrivanja ili progona kaznenih djela ili izvršavanja kaznenih sankcija, Narodne novine, Službeni list Republike Hrvatske, br. 68/18. Oba propisa su relevantna za djelovanje policije u kontekstu zaštite osobnih podataka.

³⁴ Te mjere moraju biti takve da navode točnu svrhu obrade podataka, upućuju na relevantnu pravnu osnovu, moraju poštivati relevantne sigurnosne zahtjeve i načela nužnosti, proporcionalnosti i ograničavanja svrhe uz utvrđivanje proporcionalnog razdoblja čuvanja podataka. Kada podaci koji se pri kontroli prikupe od ispitanika više nisu potrebni za svrhu radi koje se prikupljaju, moraju se odmah obrisati.

1.1.4. Zaštita oštećenih osoba u slučaju nesolventnosti društva za osiguranje

Materija prava oštećenih osoba u slučaju otvaranja postupka likvidacije ili stečaja,³⁵ odnosno nesolventnosti osiguratelja koji bi, na temelju sklopljenog ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti, bio obvezan toj osobi isplatiti naknadu štete, znatno je detaljnije uređena nakon stupanja na snagu noveliranog ZOOP. To je logična posljedica činjenice da je Direktiva iz 2021. u pogledu uređenja te materije podosta izmijenila odredbe Šeste direktive.³⁶

Novela ZOOP (po uzoru na Direktivu iz 2021.) u ovome pogledu zasebno uređuje dvije moguće situacije:

- a) Prava oštećene osobe u slučaju otvaranja postupka likvidacije ili stečaja nad odgovornim osigurateljem sa sjedištem u Republici Hrvatskoj³⁷ i
- b) Zaštita oštećenih osoba s prebivalištem u Republici Hrvatskoj kada je odgovorni osiguratelj nesolventno društvo za osiguranje iz druge države članice, bez obzira je li šteta prouzročena vozilom u vezi s kojim je osiguranje odgovornosti sklopljeno u Hrvatskoj i bez obzira nalazi li se to vozilo uobičajeno u Republici Hrvatskoj ili u nekoj drugoj državi.³⁸

Prema tome, jedini razlikovni kriterij između slučajeva a) i b), koji su regulirani zasebnim člancima noveliranog ZOOP, jest država u kojoj je sjedište osiguratelja koji je sa štetnikom sklopio ugovor o osiguranju od automobilske odgovornosti, a nad kojim je otvoren stečajni postupak ili postupak likvidacije (je li to Republika Hrvatski ili neka druga država članica).

U situaciji navedenoj pod a) riječ je o tome da je šteta (zbog oštećenja stvari ili zbog smrti, odnosno tjelesne ozljede) prouzročena vozilom u pogledu koje je osiguranje od odgovornosti za štetu pružio osiguratelj sa sjedištem u Republici Hrvatskoj. Oštećena osoba može zahtjev za isplatu naknade štete uputiti Hrvatskom

Ako se utvrdi da u pogledu kontroliranog vozila postoji osiguranje, ti se podaci odmah brišu. Ako se ne može utvrditi postoji li u pogledu kontroliranog vozila valjano osiguranje, podaci se čuvaju samo tijekom ograničenog, što manjeg broja dana. Ako se utvrdi da u pogledu kontroliranog vozila ne postoji dokaz o valjanom osiguranju, podaci se čuvaju dok se ne dovrše odgovarajući upravni ili sudski postupci i dok vozilo ne bude obuhvaćeno važećom policom osiguranja.

³⁵ Više o specifičnostima postupka nesolventnosti društava za osiguranje: Jelena Lepetić, „Poseban režim stečaja društava za osiguranje“, Tokovi osiguranja, br. 3/2024, str. 595-613.

³⁶ U tome dijelu novela ZOOP u hrvatsko nacionalno pravo prenosi odredbe Direktive iz 2021. kojima se u Šestu direktivu umeću novi, sadržajno vrlo opsežni članci 10.a. (Zaštita oštećenih osoba u pogledu štete nastale kao posljedica nezgoda koje su se dogodile u njihovoj državi članici boravišta u slučaju nesolventnosti društva za osiguranje, v. čl. 1. t. 8. Direktive iz 2021.) i 25.a (Zaštita oštećenih osoba u pogledu štete nastale kao posljedica nezgoda koje su se dogodile u državi članici koja nije njihova država članica boravišta u slučaju nesolventnosti društva za osiguranje, v. čl. 1. t. 18. Direktive iz 2021).

³⁷ Čl. 31. noveliranog ZOOP. ZOOP je i prije novele iz 2023. u čl. 31. uređivao pitanje naknade štete u slučaju nastanka razloga za prestanak društva za osiguranje odnosno stečaja, ali je nakon novele ta materija, kao i na razini Europske unije, znatno preciznije uređena.

³⁸ Čl. 61.a noveliranog ZOOP. Riječ je o potpuno novom članku koji nije postojao u ZOOP prije novele iz 2023.

uredu za osiguranje, i to od trenutka kada je nad osigurateljem koji je u obvezi isplatiti naknadu štete otvoren:

- stečajni postupak (rješenjem nadležnost suda koje se objavljuje u Narodnim novinama, Službenom listu Republike Hrvatske), odnosno
- postupak likvidacije (rješenjem Hrvatske agencije za nadzor financijskih usluga kao nadzornog nacionalnog tijela, a koje se također objavljuje u Narodnim novinama, Službenom listu Republike Hrvatske).

Dodatno, i bez obzira na javnu objavu odluka o pokretanju stečajnog, odnosno likvidacijskog postupka, Hrvatski ured za osiguranje o tome obavještava sva ekvivalentna tijela u drugim državama članicama, koja su u ovakvim situacijama ovlaštena i obvezna na naknadu štete oštećenim osobama.

O primitku odštetnog zahtjeva Hrvatski ured za osiguranje odmah obavještava osiguratelja koji je u stečajnom postupku ili postupku likvidacije, njegovog stečajnog upravitelja ili likvidatora. Tijekom cijelog postupka ovlašten je i dužan surađivati s tijelima koja su osnovana ili ovlaštena za naknadu štete oštećenim osobama u slučajevima otvaranja stečaja ili likvidacije, kao i sa samim osigurateljem u pogledu kojega je otvoren neki od tih postupaka, sve s ciljem da se što efikasnije odluči o osnovanosti odštetnog zahtjeva. I tijela u navedenim postupcima moraju surađivati s Hrvatski uredom za osiguranje.³⁹

U vezi s odštetnim zahtjevom, a u roku od tri mjeseca od njegova zaprimanja, Hrvatski ured za osiguranje mora oštećenoj osobi dostaviti:

- obrazloženu ponudu za naknadu štete (ako utvrdi da postoji njegova obveza zbog okolnosti otvaranja stečajnog ili likvidacijskog postupka nad osigurateljem automobilske odgovornosti štetnika, da odštetni zahtjev nije osporen i da je visina štete djelomično ili u potpunosti procijenjena), odnosno
- utemeljen odgovor na pojedine točke odštetnog zahtjeva (ako utvrdi da ne postoji njegova obveza zbog nepostojanja opisanih okolnosti otvaranja stečajnog odnosno likvidacijskog postupka, ako je odgovornost sporna ili nije jasno utvrđena ili pak visina štete nije u potpunosti procijenjena).⁴⁰

³⁹ Hrvatski ured za osiguranje ima pravo na nadoknadu isplaćenog iznosa naknade štete, kamata i troškova od osobe koje su odgovorne za prometnu nesreću, od drugih osiguravatelja ili tijela za socijalno osiguranje koji su dužni nadoknaditi štetu oštećenoj osobi u vez s istom prometnom nesrećom. Ako do isplate dođe tijekom provođenja likvidacijskog postupka ima pravo na naknadu od osiguratelja nad kojim se provodi taj postupak. U slučaju stečaja nad osigurateljem, Hrvatski ured za osiguranje ima pravo na naknadu tih iznosa iz stečajne mase.

⁴⁰ U obrazloženoj ponudi odnosno utemeljenom prigovoru Hrvatski ured za osiguranje mora uputiti oštećenu osobu na mogućnost podnošenja prigovora Hrvatskom uredu na danu odluku. Ako prigovor bude podnesen, Hrvatski ured za osiguranje dužen je odgovoriti u roku od 30 dana od njegovog zaprimanja. Također, mora upoznati oštećenu osobu i s mogućnošću izvansudskog rješavanja spora i s pravom na podnošenje tužbe.

Ako Hrvatski ured za osiguranje utvrdi postojanje svoje obveze na naknadu štete, ona se mora provesti bez odgode, a najkasnije u roku od tri mjeseca od kada oštećena osoba pisano prihvati obrazloženu ponudu.⁴¹

U pogledu situacije opisane pod b), novelirani ZOOP propisuje da, od trenutka kada se nad osigurateljem koji je u obvezi nadoknaditi tu štetu počne provoditi stečajni postupak ili postupak likvidacije prema propisima njegove matične države članice, oštećena osoba s prebivalištem u Republici Hrvatskoj može podnijeti odštetni zahtjev Hrvatskom uredu za osiguranje O zaprimanju odštetnog zahtjeva Hrvatski ured za osiguranje obavještava ekvivalentno tijelo u matičnoj državi članici osiguratelja nad kojim se provodi stečajni ili likvidacijski postupak, samog osiguratelja i njegovog stečajnog upravitelja/likvidatora.

S obzirom da je moguće da isti odštetni zahtjev bude podnesen i Hrvatskom uredu za osiguranje, ali i osiguratelju nad kojim je otvoren stečajni ili likvidacijski postupak, taj osiguratelj, njegov stečajni upravitelj ili likvidator moraju obavijestiti Hrvatski ured za osiguranje o zaprimanju tog zahtjeva i o odluci u povodu tog zahtjeva (prihvaćanje i posljedična isplata naknade štete ili odbijanje zahtjeva). S druge strane, i Hrvatski ured za osiguranje mora u cijelom postupku aktivno surađivati, osobito u pogledu razmjene informacija, sa svim nadležnim tijelima koja sudjeluju u postupku likvidacije, odnosno stečaja osiguratelja u drugoj državi članici, a i sa samim osigurateljem.

Prava i obveze Hrvatskog ureda za osiguranje u mnogim elementima propisani su analogno situaciji opisanoj pod a), dakle analogno situaciji kada je stečajni postupak, odnosno postupak likvidacije otvoren nad osigurateljem sa sjedištem u Republici Hrvatskoj. To osobito vrijedi u pogledu istovjetnih rokova za donošenje odluke i eventualnu isplatu po odštetnom zahtjevu, informiranju oštećene osobe o podnošenju prigovora Hrvatskom uredu za osiguranje, informiranje oštećenih osoba o mogućnostima izvansudskog i sudskog rješavanja spora, prava Hrvatskog ureda za osiguranje na nadoknadu isplaćenog iznosa od osoba odgovornih za prometnu nesreću, drugih osiguratelja ili tijela za socijalno osiguranje koji su dužni nadoknaditi štetu oštećenoj osobi u vez s istom prometnom nesrećom itd.

⁴¹ U istom roku Hrvatski ured mora isplatiti i nesporni dio štete, u slučaju kada utvrdi da postoji njegova obaveza naknade štete ali je sporna samo visina tražene naknade štete. Nakon isplate, Hrvatski ured za osiguranje ima pravo na naknadu isplaćenog iznosa naknade štete, kamata i troškova od osobe ili osoba koje su odgovorne za prometnu nesreću i drugih osiguravatelja ili tijela za socijalno osiguranje koji su dužni nadoknaditi štetu oštećenoj osobi u vezi s istom prometnom nesrećom. Ako je isplata izvršena tijekom likvidacijskog postupka, on ima pravo na naknadu od osiguratelja nad kojim se taj postupak provodi i to do isplaćenog iznosa štete, kamata i troškova. Ako je nad osigurateljem otvoren stečaj, Hrvatski ured za osiguranje ima pravo na naknadu isplaćenog iznosa iz stečajne mase. Nakon što je izvršio isplatu, a još nije zaprimio nadoknadu, na Hrvatski ured za osiguranje prelaze sva prava oštećene osobe prema štetniku i njegovom odgovornom osiguratelju. No, prava oštećene osobe prema ugovaratelju osiguranja ili drugoj osiguranoj osobi koja je prouzročila nesreću ne prenose se na Hrvatski ured za osiguranje, ako bi odgovornost ugovaratelja osiguranja ili osigurane osobe pokrio odgovorni osiguratelj u skladu s propisima koji se primjenjuju na postupak stečaja ili likvidacije društva za osiguranje.

Specifičnost situacije pod b) je u tome što, nakon što isplati naknadu štete, Hrvatski ured za osiguranje ima pravo od ekvivalentnog tijela (ureda druge države članice u kojoj je sjedište insolventnog osiguratelja) zahtijevati potpunu nadoknadu isplaćenog iznosa.⁴²

1.1. Osiguranje od odgovornosti za štetu prouzročenu upotrebom automatiziranog vozila

Vrlo dinamičan tehnološki napredak, koji je doveo do pojave automatiziranih vozila u prometu, otvara brojna pitanja kao što su ona iz domena prometne sigurnosti, razvitka prometne infrastrukture prilagođene takvim vozilima, interakcije između automatiziranih i neautomatiziranih vozila, ekonomske isplativosti, etike itd. Naravno, neminovno je da uvođenje takve tehnologije, koja djelomično ili u cijelosti isključuje potrebu za vozačem kao osobom koja je do sada bila ključna u kontekstu upotrebe vozila, donosi i brojne pravne izazove. O njima se kontinuirano raspravlja (i) u stručnoj javnosti.⁴³ Pritom treba imati u vidu činjenicu da se upotreba čak i potpuno automatiziranih (autonomnih) vozila počinje funkcionalno mijenjati. Takva vozila nisu više u upotrebi isključivo u testnoj fazi – javljaju se i prvi slučajevi ponude usluga prijevoza autonomnim vozilima u svakodnevnom prometu.⁴⁴

Sustavna analiza svih pravnih pitanja koja se vežu uz upotrebu automatiziranih vozila prelazi okvire ovoga rada i svrhu koja se njime želi postići.⁴⁵

U ovome poglavlju analizirat će se sadržaj onog dijela noveliranog ZOOP koji se odnosi na osiguranje od odgovornosti u slučaju kada je šteta prouzročena

⁴² Ekvivalentno tijelo mora izvršiti nadoknadu Hrvatskom uredu za osiguranje u razumnom roku nakon zaprimanja zahtjeva za nadoknadu, ali najduže šest mjeseci, osim ako su se ta tijela drukčije dogovorila u pisanom obliku. Nakon što ekvivalentno tijelo isplati nadoknadu Hrvatskom društvu za osiguranje, na to tijelo prelaze sva prava oštećene osobe prema osobi koja je prouzročila nesreću ili njezinom društvu za osiguranje, osim prema ugovaratelju osiguranja ili drugoj osiguranoj osobi koja je prouzročila nesreću, ako bi odgovornost ugovaratelja osiguranja ili osigurane osobe pokrilo nesolventno društvo za osiguranje u skladu s primjenjivim nacionalnim pravom. Valja dodati da bi istovjetnu obavezu imao i Hrvatski ured za osiguranje u situaciji kada bi stečaj/likvidacija bili otvoreni nad osigurateljem štetnikove automobilske odgovornosti sa sjedištem u Republici Hrvatskoj, a nadoknadu bi pod opisanim pretpostavkama tražilo ekvivalentno tijelo iz druge države članice.

⁴³ Mihael Mudrić, „Polu-automatizirana motorna vozila i predstojeća regulacija (1. dio)“, <https://www.bug.hr/zakonodavstvo/polu-automatizirana-motorna-vozila-i-predstojeca-regulacija-1-dio-37727>, pristupljeno 1.7.2024.

⁴⁴ „Povijesni trenutak za robotaksije: Waymo usluge, nakon testne faze, sada dostupne svima“, <https://www.bug.hr/transport/povijesni-trenutak-za-robotaksije-waymo-usluge-nakon-testne-faze-sada-41845>, pristupljeno 1.7.2024.

⁴⁵ Za detaljnu analizu svih pravnih aspekata upotrebe automatiziranih, uključivo i autonomnih vozila u svim granama transporta, v. Kyriaki Nossia, Matthew Channon (ed.), *The Regulation of Automated and Autonomous Transport*, Springer Nature Switzerland AG, Chaim, 2023.

automatiziranim vozilom.⁴⁶ Pritom valja naglasiti da Direktiva iz 2021. nema posebnih odredaba koje bi se odnosile na osiguranje od odgovornosti za štetu nastalu upotrebom automatiziranih vozila.⁴⁷ Stoga se može zaključiti da, za sada, europski zakonodavac smatra da se odredbe Šeste direktive mogu primijeniti i na automatizirana vozila, jednako kao i na ona „tradicionalna“.⁴⁸

Međutim, u recitalu 39 preambule Direktive iz 2021. navedeno je da bi Komisija trebala pratiti i preispitivati sadržaj Šeste direktive s obzirom na tehnološki razvoj, uključujući povećanu upotrebu autonomnih i poluautonomnih vozila. Taj recital je „pretočen“ u obvezujuću odredbu novoga čl. 28.c st. 2. t. (a) Šeste direktive. U toj odredbi sadržana je obaveza Komisije da najkasnije do 24.12.2030. podnese izvješće Europskom parlamentu, Vijeću i Europskom gospodarskom i socijalnom odboru, u kojem mora evaluirati provedbu Šeste direktive, među ostalim i u pogledu njene primjene u kontekstu tehnološkog razvoja, posebno s obzirom na autonomna i poluautonomna vozila. Prema potrebi, Komisija tom izvješću mora priložiti i zakonodavni prijedlog. Zbog toga se može reći da je Direktiva iz 2021. dala ovlast, ali i obavezu Komisiji da u budućnosti inicira daljnje postupke izmjene Šeste direktive, ako bi se utvrdilo da je to nužno radi poboljšanja razine zaštite osoba oštećenih upotrebom spomenutih vrsta vozila, kao i samih osiguranika (vlasnika, odnosno korisnika takvih vozila).

Sukladno navedenome, posljednje izmjene i dopune ZOOP, u pogledu odredaba koje se odnose na osiguranje od odgovornosti za štetu prouzročenu automatiziranim vozilima, nisu posljedica usklađivanja s Direktivom iz 2021. One su iskaz potrebe prakse, ali i činjenice da su u Republici Hrvatskoj doneseni, ili su

⁴⁶ Iz sadržaja tih odredaba moglo bi se zaključiti da su one koncipirane, u određenoj mjeri, po uzoru na neka komparativna nacionalna pravna rješenja. Komparativan prikaz legislativnog uređenja vožnje automatiziranim vozilima velikog broja zemalja (ali i na razini međunarodnih te EU izvora prava) dostupan je na <https://www.connectedautomateddriving.eu/regulation-and-policies/national-level/>, pristupljeno 1.7.2024. Za znanstveni sustavan prikaz uređenja u njemačkom pravu, kao jednom od prvih pravnih sustava koji je sustavno uredio vožnju vozilima visokih razina automatizacije, uključujući i pitanje osiguranja od odgovornosti, v. Martin Ebess, „Civil Liability for Autonomous Vehicles in Germany“, https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=4027594, pristupljeno 1.7.2024.

⁴⁷ Međutim, pitanje odgovornosti za štetu nastalu upotrebom automatiziranih vozila, kao i pitanje osiguranja od te odgovornosti, već je dugi niz godina predmet zanimanja na razini prava i politike EU, još od vrlo opsežne studije Europskog parlamenta na tu temu, „A common EU approach to liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles“, [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/615635/EPRS_STU\(2018\)615635_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/615635/EPRS_STU(2018)615635_EN.pdf), pristupljeno 1.7.2024. No, treba imati na umu da je i danas uređenje pitanja odgovornosti za štetu prouzročenu motornim vozilom još uvijek u nadležnosti država članica, dok je pitanje osiguranja te odgovornosti u nadležnosti Europske unije. No, države članice pri normiranju odgovornosti za štetu prouzročenu motornim vozilom ne smiju ugroziti efikasnost europskih direktiva o osiguranju od te odgovornosti.

⁴⁸ U tom kontekstu bi se moglo reći da je europski zakonodavac bio suglasan s istovjetnim stajalištem koje je tijekom savjetovanja sa zainteresiranom javnošću u postupku kreiranja teksta prijedloga Direktive iz 2021. izrazio Insurance Europe (federacija europskih osiguratelja), v. <https://www.insuranceeurope.eu/news/302/motor-insurance-directive-fit-for-purpose-for-connected-and-automated-vehicles/>, pristupljeno 1.7.2024.

u postupku donošenja, neki drugi propisi kojima se uređuje upotreba tih vozila. Dakle, novelirani ZOOP u tom je dijelu dio općeg nacionalnog pravnog okvira vezanog uz spomenuta vozila, a koji nije potpuno definiran nego je u nastajanju.

Da bi se sadržaj i smisao novele ZOOP u dijelu koji se odnosi na automatizirana vozila mogao razumjeti, nužno je ukratko objasniti pojam automatiziranog vozila, kao i ukratko pojasniti koji su to utvrđeni stupnjevi automatizacije vozila (sve do stupnja potpuno automatiziranoga – autonomnog vozila), a koji su relevantni i za pravno uređenje svih aspekata upotrebe tih vozila.

Dakle, automatizirano vozilo je novelom ZOOP definirano kao vozilo kako je uređeno zakonom kojim se uređuje sigurnost prometa na cestama, a koje ispunjava uvjete iz definicije vozila u smislu samog ZOOP. Prema Zakonu o sigurnosti prometa na cestama, automatizirano vozilo je "vozilo koje koristi hardver i softver za kontinuiranu potpunu dinamičku kontrolu vozila (potpuno automatizirano vozilo bez upravljača)".⁴⁹

Navedena definicija nije najjasnija. Čini se da Zakon o sigurnosti prometa na cestama pod pojmom kojeg naziva "automatizirano vozilo" podrazumijeva samo vozila s potpunim stupnjem automatizacije (potpuna automatizirana vozila, često zvana i autonomna vozila).

Automatizacija vozila nije jednoznačan pojam. Različita vozila mogu imati različite stupnjeve (razine) automatizacije. Za potrebe tehnologije, odnosno izrade takvih vozila, ali i za potrebe pravnog uređenja njihove upotrebe, s obzirom na kriterij razine automatizacije, danas je općeprihvaćena diferencijacija vozila kakvu je utvrdilo međunarodno Društvo automobilskih inženjera (*Society of Automotive Engineers*).⁵⁰ Prema toj diferencijaciji, postoji šest razina automatizacije u pojedinim vozilima s time da se započinje s tzv. nultom razinom a završava s petom.

Kod prve tri razine (razine 0-2) automatizacije smatra se da vozač ima obvezu i odgovornosti upravljati vozilom, bez obzira je li uključena neka od funkcija pomoći vozaču u vožnji (dakle, kod razina 0-2 ne postoje automatizirane funkcije nego postoje funkcije pomoći vozaču u vožnji). Vozač takvog vozila mora konstantno nadzirati rad tih sustava i mora upravljati vozilom, ubrzavati i kočiti, kako bi zadržao sigurnost vožnje. Detaljnije, riječ je o sljedećim funkcijama pomoći pri vožnji, po pojedinim razinama:

Razina 0: Funkcije pomoći vozaču u vožnji ograničene su na upozorenja i trenutačnu pomoć (primjerice, automatsko kočenje u nuždi, upozorenje na tzv. „mrtvi kut“ ili upozorenje zbog prelaska u drugu prometnu traku).

Razina 1: Funkcije pomoći vozaču omogućuju ubrzavanje prilikom upravljanja ili kočenja (npr. adaptivni tempomat ili održavanje vozila u sredini prometne trake tijekom vožnje):

⁴⁹ Zakon o sigurnosti prometa na cestama, Narodne novine, Službeni list Republike Hrvatske, br. 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15, 108/17, 70/19, 42/20, 85/22, 114/22, 133/23, čl. 2. st. 1. t. 107.

⁵⁰ Diferencijaciju Društva automobilskih inženjera prihvatila je i Međunarodna organizacija za standardizaciju (ISO) pa ona danas službeno predstavlja ISO/SAE standard.

Razina 2: Funkcije pomoći vozaču omogućuju ubrzavanje prilikom upravljanja i kočenja (npr. istovremena upotreba adaptivnog tempomata i funkcije održavanja vozila u sredini prometne trake tijekom vožnje).

Vozila koja se mogu svrstati u neku od narednih, viših razina (razine 3-5) imaju automatizirane funkcije. Kod tih razina smatra se da vozač ne vozi, odnosno ne upravlja vozilom u razdoblju kada su uključene automatizirane funkcije, i to bez obzira nalazi li se vozač na „vozačkom sjedalu“ ili ne. Međutim, kao svojevrsni izuzetak valja spomenuti da kod razine 3 vozač mora preuzeti upravljanje vozilom kada to od njega zahtijeva samo vozilo, odnosno automatizirana funkcija u vozilu, ili kada razumnom pažnjom može uočiti da je nužno da preuzme upravljanje. Kod razina 4 i 5 sustav u vozilu nikada ne zahtijeva od vozača da preuzme upravljanje vozilom.

Detaljnije, riječ je o sljedećim karakteristikama automatiziranih funkcija po razinama:

Razine 3 i 4: vožnja, odnosno upravljanje vozilom u cijelosti se ostvaruje automatiziranim funkcijama (bez potrebe bilo kakvog vozačevog upravljanja), ali samo u ograničenim situacijama, odnosno okolnostima odvijanja prometa. Automatizirana vožnja kod ovih razina nije moguća ako nisu ispunjeni svi nužni preduvjeti. Primjerice, kod razine 3 moguća je potpuno automatizirana vožnja kada se vozi u koloni na cesti. Kod razine 4 kao primjer može poslužiti potpuno automatizirana (autonomna) vožnja na geografski točno određenom području, što može biti slučaj kod pružanja geografski ograničene usluge taksi prijevoza. Vozila razine 4 mogu, ali i ne moraju imati ugrađene „papučice“ („pedale“) ni upravljač.

Razina 5: Kod vozila ove razine automatizacije, potpuno automatizirana (autonomna) vožnja moguća je u svim uvjetima, dakle bez geografskih ili bilo kakvih drugih ograničenja. Kao i kod razine 4, vozila ne moraju imati ugrađene papučice (pedale) ni upravljač.⁵¹

Može se, u kontekstu osiguranja od automobilske odgovornosti i primjene odredaba noveliranog ZOOP, postaviti pitanje u kojim slučajevima će se smatrati da je šteta prouzročena automatiziranim vozilom. Odgovor bi bio da je riječ o šteti prouzročenoj automatiziranim vozilom onda kada je štetni događaj nastao u razdoblju upotrebe takvog vozila u kojem vozač nije upravljao takvim vozilom (razina 5 automatizacije, kao i razina 4, uz pretpostavku poštivanja ograničenja u pogledu primjena automatiziranih funkcija vezanih uz ovu razinu), niti je bio obavezan upravljati takvim vozilom (vozilo razine automatizacije 3, ako sustav u takvom vozilu nije zahtijevao da vozač preuzme upravljanje, i to dovoljno prije nastanka šetnog događaja kako bi vozač imao razumno dovoljno vremena preuzeti upravljanje, a niti je vozač razumno mogao uočiti potrebu da preuzme upravljanje).

Novelirani ZOOP stoji na načelu da se njegove odredbe koje se odnose na vlasnika, odnosno („klasičnog“) vozila primjenjuju i na vlasnika, odnosno korisnika

⁵¹ <https://www.sae.org/blog/sae-j3016-update>, pristupljeno 1.7.2024.

automatiziranog vozila, osim ako sam taj propis na posebnim mjestima ne propisuje nešto drugo.⁵²

Međutim, zbog specifičnih pitanja koja se javljaju samo u pogledu nastanka štetnog događaja upotrebom automatiziranog vozila, jasno je bilo da pitanje osiguranja od odgovornosti za štetu pri upotrebi takvog vozila ne može biti adekvatno uređeno pukim pozivanjem na analognu primjenu uređenja koje vrijedi za „klasična“ vozila. Nužno je bilo tu načelnu odredbu nadopuniti dodatnim, posebnim odredbama, primjenjivima isključivo u pogledu automatskih vozila.

Jedno od tih pitanja je obveza sklopanja ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti, uzimajući u obzir specifičnosti u pogledu osoba koje mogu biti odgovorne za sigurnost pri upotrebi takvih vozila u prometu.

Novelirani ZOOP propisuje da je vlasnik automatiziranog vozila dužan sklopiti ugovor o obveznom osiguranju od automobilske odgovornosti, a navedeno osiguranje uključuje i odštetnu odgovornost sigurnosnog operatera tog vozila i sigurnosnog vozača u testnoj fazi.⁵³ Sigurnosni operater je osoba izvan automatiziranog vozila kojeg prati telekomunikacijskom vezom te je dužan odobriti ili odabrati alternativni vozački manevar. Sigurnosni vozač je osoba unutar automatiziranog vozila koja je odgovorna za njegov nadzor tijekom testiranja i u mogućnosti je preuzeti dinamičku kontrolu.⁵⁴

⁵² Čl. 2 st. 4. noveliranog ZOOP.

⁵³ Čl. 4. st. 6. noveliranog ZOOP. U hrvatskom pravu nema specijalnog propisa kojima se utvrđuje pravni temelj odgovornosti sigurnosnog operatera, odnosno sigurnosnog vozača. Čini se da bi se njihova odgovornost, bar u ovome trenutku, trebala prosuđivati prema odredbama propisa o odgovornosti vlasnika/odnosno korisnika motornog vozila, dakle sukladno Zakonu o obveznim odnosima, Narodne novine, Službeni list Republike Hrvatske, br. 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18, 126/21, 114/22, 156/22, 155/23., prvenstveno čl. 1069.-1072. Iako pitanje uređenja same odgovornosti za štetu prouzročenu automatiziranim vozilom prelazi okvire teme ovoga rada, možda bi valjalo razmotriti da se sigurnosnog operatera smatra svojevrsnim „vanjskim vozačem“ automatiziranog vozila. Inače, istovjetna obveza vlasnika, odnosno korisnika automatiziranog vozila postoji i u pogledu obveznog osiguranja putnika u javnom prijevozu. Naime, u Republici Hrvatskoj je upravo u tijeku postupak izmjena i dopuna Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (ZPCP), koji normira mogućnost i pretpostavke za obavljanje javnog prijevoza putnika automatiziranim vozilima. Očito je da su tvorci novele ZOOP, u vrijeme kreiranja njegovog teksta, imali na umu i činjenicu postupka predstojećih izmjena i dopuna ZPCP pa su anticipirali potrebu usklađivanja ta dva propisa i u pogledu budućeg vremena. Prijedlog izmjena i dopuna ZPCP nedavno je „prošao prvo čitanje“ u Hrvatskom saboru, a eventualno usvajanje uslijedit će nakon drugog čitanja v. <https://www.sabor.hr/prijedlog-zakona-o-izmjenama-i-dopunama-zakona-o-prijevozu-u-cestovnom-prometu-prvo-citanje-pze-0?t=146878&tid=212707>, pristupljeno 1.7.2024.

⁵⁴ Definicije tih osoba sadržane su u čl. 3. t. 29. i 30. ZOOP. Definicije sadržava i Prijedlog Zakona o izmjenama i dopunama ZPCP (novopredložene točke 49.a i 49.b u čl. 4. st. 1.), ibidem. Osigurateljnim pokrićem pokrivena su i štete prouzročene radnjama osoba koje su neovlašteno, dakle bez suglasnosti vlasnika, obavljale funkciju sigurnosnog operatera, odnosno sigurnosnog vozača automatiziranog vozila, a osiguratelj će od tih osoba imati pravo tražiti nadoknadu cjelokupnog isplaćenog iznosa naknade štete. To je izričito propisano odredbama čl. 25. st. 4. i 5. noveliranog ZOOP. Konačno, osigurateljno pokriće obuhvaća i slučajeve kada je šteta prouzročena ukradenim automatiziranim vozilom (čl. 25 st. 3. noveliranog ZOOP).

Vezano uz navedeno, postavlja se i pitanje provjerljivosti ispunjenja ove obveze, odnosno obveze da se u vozilu nalazi polica ili drugi dokaz o sklopljenom ugovoru o automobilskoj odgovornosti. U pogledu "klasičnih" vozila to je obveza vozača koji takav dokaz mora predložiti službenoj osobi na njen zahtjev, ali se postavlja pitanje na koji način provjeriti postojanje osiguranja kod automatskih vozila kod kojih postoji mogućnost da vozača nema u vozilu. Novelirani ZOOP propisuje da provjeru postojanja osiguranja u pogledu automatiziranih vozila obavlja službena osoba provjerom u informatičkom sustavu. U slučaju prometne nesreće, vlasnik automatiziranog vozila dužan je, osobne podatke i podatke o obveznom automobilskom osiguranju te relevantne podatke o vožnji koje bilježi automatizirano vozilo dati svim sudionicima prometne nesreće, koji na osnovi tih osiguranja imaju pravo podnositi odštetne zahtjeve. Najdulji rok za ispunjenje te obveze je tri dana od dana kada se prometna nesreća dogodila. Sve te podatke vlasnik automatiziranog vozila dužan je dati i na zahtjev odgovornog osiguratelja za potrebe rješavanja odštetnog zahtjeva, kao i na zahtjev tijela ovlaštenog za nadzor u prometu, pravosudnih tijela te drugih tijela koja vode postupak u povodu prometne nesreće, a vezano za izvršenje njihovih prava i obveza utvrđenih odredbama ZOOP.⁵⁵

Posebno bi valjalo razmotriti odredbu noveliranog ZOOP vezanoj uz odredbu st. 1. čl. 23. u kojoj se propisuju slučajevi kada osiguratelj nije u obvezi isplatiti naknadu štete po osnovi osiguranja od automobilske odgovornosti. Jedan od tih slučajeva je naknada štete koju pretrpi vozač vozila kojim je prouzročena šteta te njegovi srodnici i druge fizičke ili pravne osobe, a u pogledu štete zbog smrti ili tjelesne ozljede vozača.

Naime, u st. 2. čl. 23. noveliranog ZOOP propisano je da se odredbe st. 1. toga članka primjenjuju i na vlasnika, odnosno putnika u automatiziranom vozilu. U pogledu opisanog specifičnog slučaja izuzetka vezanog uz štetu koju trpi vozač, problem nije ako je riječ o automatiziranom vozilu razine 4 i 5 jer kod takvih vozila nema, odnosno neće biti vozača. Međutim, nejasnoća može nastati u pogledu automatiziranog vozila razine 3 kod kojeg vozač može biti u vozilu i mora preuzeti vožnju, ali samo ako to od njega zahtijeva automatizirani sustav toga vozila ili kada je razumno (upotrebom pažnje prosječnog vozača) mogao zaključiti da je potrebno preuzeti upravljanje. Ako do nesreće i posljedice štete koju trpi vozač (i/ili njegovi srodnici te druge osobe) zbog tjelesne ozljede, odnosno smrti vozača dođe za vrijeme

⁵⁵ Čl. 6., st. 3. i 4. noveliranog ZOOP. U st. 5. istog članka propisana je i obveza proizvođača automatiziranog vozila da dostavi relevantne podatke i informacije potrebne za rješavanje odštetnog zahtjeva, na zahtjev vlasnika tog vozila, osiguratelja, oštećene osobe, tijela ovlaštenog za nadzor u prometu, pravosudnih tijela te drugih tijela koja vode postupak u povodu prometne nesreće. Inače, u slučaju kada je u nesreći sudjelovalo automatizirano vozilo, obvezu razmjene osobnih podataka i podataka o vozilu između vlasnika automatiziranog vozila i sudionika u nesreći propisuje odredba čl. 38. st. 4. noveliranog ZOOP. U tom kontekstu se obaveza svakodobnog držanja Europskog izvješća o nezgodi u vozilu ne odnosi na automatizirana vozila.

dok taj vozač nije upravljao vozilom, niti je od njega sustav prethodno zahtijeva da preuzme upravljanje, a nije bilo razloga da on sam utvrdi potrebu preuzimanja upravljanja, postavlja se pitanje opravdanosti opisanog isključenja iz osigurateljnog pokrića. Naime, u opisanim okolnostima vozačeva pozicija je vrlo bliska poziciji putnika. Naravno, ovo rješenje noveliranog ZOOP ima opravdanje ako se pod automatiziranim vozilom podrazumijeva samo potpuno automatizirano vozilo (razina 5 i, ako su ispunjene određene pretpostavke, razina 4 automatizacije). No, to bi značilo da je ostala "praznina" u pogledu njegove primjene na vozila razine automatizacije 3 kod kojih vozač u vozilu postoji kako bi mogao, kada se to od njega zahtijeva ili kad uoči potrebu za tim, preuzeti upravljanje.⁵⁶ Jedino logično tumačenje ove odredbe je da se, u kontekstu osigurateljnog pokrića i (ne) isključenja obveze osiguratelja, ne pravi razlika između razina automatizacije. Štete zbog smrti i tjelesne ozljede vozača treba isključiti iz osigurateljnog pokrića onda kada je u trenutku štetnog događaja vozač doista upravljao vozilom, ili je bio dužan njime upravljati. Ako ta pretpostavka nije ispunjena, vozača automatiziranog vozila trebalo bi smatrati putnikom i, ako ne postoji neki drugi razlog za isključenje, trebalo bi i navedene štete uključiti u osigurateljno pokriće.⁵⁷

Uz automatizirana vozila vežu se specifični mogući uzroci štetnog događaja i posljedične štete. Riječ je o uzrocima vezanima uz obilježja softvera takvog vozila i njegovog instaliranja, odnosno ažuriranja. Novelirani ZOOP uređuje i pitanje osigurateljnog pokrića kod takvih uzroka štete.

Osigurateljnim pokrićem obuhvaćene su:

- a) štete koje su prouzročene neovlaštenim ili nepravilnim softverom za kontinuiranu potpunu dinamičku kontrolu automatiziranog vozila i
- b) štete koje su prouzročene neovlašteno ili nepravilno izmijenjenim softverom za kontinuiranu potpunu dinamičku kontrolu automatiziranog vozila.

⁵⁶ Dodajmo ovome da Provedbena uredba Komisije (EU) 2022/1426 od 5. kolovoza 2022. o utvrđivanju pravila za primjenu Uredbe (EU) 2019/2144 Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu jedinstvenih postupaka i tehničkih specifikacija za homologaciju tipa sustava za automatiziranu vožnju (ADS) potpuno automatiziranih vozila, Službeni list Europske unije L 221 od 26.8.2022. pod pojmom „potpuno automatiziranog vozila“ podrazumijeva vozila s dvostrukim načinom rada, konstruirana i izrađena za prijevoz putnika ili prijevoz robe na unaprijed određenom području. Vozila s dvostrukim načinom rada su u toj Uredbi definirana kao potpuno automatizirana vozila sa sjedalom za vozača projektirana i konstruirana sa sljedećim načinima rada: (a) „ručna vožnja“, koju obavlja vozač; i (b) „potpuno automatizirana vožnja“, koju obavlja sustav za automatiziranu vožnju bez nadzora vozača, čl. 1. t. a) i čl. 2. t. 34 Uredbe. Dakle, ova Uredba u pojam potpuno automatiziranih vozila uključuje i vozila koja bi pripadala razini 3 (ona imaju mogućnost dvostrukog načina rada).

⁵⁷ U pogledu gubitka prava na osiguranje, prema st. 6. čl. 24. noveliranog ZOOP, sve okolnosti zbog kojih će osigurana osoba izgubiti osigurateljno pokriće vrijede jednako i u pogledu „klasičnog“ kao i u pogledu automatiziranog vozila. Za razliku od slučajeva isključenja iz osiguranja, kod nekog od slučajeva koji imaju za posljedicu gubitak osiguranikovog prava na osigurateljno pokriće, oštećenoj osobi će osiguratelj, ako su za to ispunjene potrebne pretpostavke, naknaditi štetu. No, u daljnjem koraku osiguratelj će imati pravo potpune ili djelomične nadoknade isplaćenog iznosa od osobe odgovorne za štetu.

U slučaju pod a) riječ je o softveru koji nije odobren od strane proizvođača automatiziranog vozila ili nije verzija čiju upotrebu preporuča proizvođač automatiziranog vozila. U slučaju pod b) riječ je o softveru (moguće i pravilnim) koji je primijenjen protivno uputama proizvođača automatiziranog vozila ili od strane osobe koja nije proizvođač automatiziranog vozila ili osoba koju je on za to ovlastio.

Ako osiguratelj dokaže da je uzrok štetnog događaja i posljedične štete neki od slučajeva navedenih pod a) ili b), imat će pravo na povrat cjelokupnog isplaćenog iznosa od strane osobe koja je odgovorna za štetu (od osobe koja je primijenila neovlašten ili nepravilan softver, odnosno od osobe koja je primijenila softver protivno uputama proizvođača, odnosno koja nije ovlaštena za primjenu softvera)⁵⁸

Novelirani ZOOP ne tretira posebno situacije kada je vlasnik automatiziranog vozila ona osoba koja je primijenila neovlašten, odnosno nepravilan softver, odnosno kada je on osoba koja je primijenila softver suprotno uputama proizvođača vozila. Zbog toga valja smatrati da se opisana pravila primjenjuju i na njega. U suštini, tada bi se radilo o specifičnim slučajevima kada vlasnik motornog vozila gubi prava iz osiguranja.⁵⁹

1.2. Slučajevi isključenja iz osigurateljnog pokrića i gubitka prava iz osiguranja

Novela ZOOP obuhvaća uvođenje jednog novog slučaja isključenja iz osigurateljnog pokrića i izmjene u pogledu normiranja jednog od ranije postojećih slučajeva.⁶⁰

U tom smislu, novi slučaj isključenja iz osigurateljnog pokrića je situacija kada je šteta nastala od vozila koje u trenutku prometne nesreće nije bilo u funkciji prijevoznog sredstva, nego u industrijskoj, poljoprivrednoj ili nekoj drugoj funkciji. Ovo isključenje posljedica je uvođenja, odnosno definiranja pojma „upotreba vozila“ u Direktivu iz 2021. i, posljedično, u samu novelu ZOOP.⁶¹

Izmjene u pogledu normiranja jednog od ranije postojećih slučajeva odnosi se na štetu nastalu u aktivnostima povezanim s motornim sportom (utrke, natjecanja, treniranje, testiranje, demonstracije na ograničenom i označenom području). Uz precizniji izričaj, koji slijedi Direktivu iz 2021., jasno je navedeno da su iz osigurateljnog pokrića isključeni samo vlasnik i vozač vozila koje sudjeluje u tim aktivnostima. Prije novele ZOOP, ovo isključenje vrijedilo je za sve potencijalne oštećene osobe.⁶²

⁵⁸ Čl. 25. st. 4., 6., 7. i 8. noveliranog ZOOP.

⁵⁹ Slučajevi gubitka prava iz osiguranja normirani su u čl. 24. noveliranog ZOOP i analogno se primjenjuju na vlasnika automatiziranog vozila, sigurnosnog vozača i sigurnosnog operatora.

⁶⁰ Novelirani čl. 23. st. 1. t. 6. alineja treća i t. 7. ZOOP. Sva isključenja iz osigurateljnog pokrića, propisana čl. 23. noveliranog ZOOP, na odgovarajući način se primjenjuju na vlasnika automatiziranog vozila i putnika u automatiziranom vozilu, kako je propisano u st. 2. toga članka.

⁶¹ Supra, poglavlje 1.1.

⁶² Isključenje vezano za upotrebu vozila u aktivnostima vezanima s motornim sportom posljedica je izuzeća takve upotrebe općenito od primjene noveliranog ZOOP, pod uvjetom da je organizator te aktivnosti sklopio

Govoreći općenito o razlozima gubitka prava iz osiguranja, novelirani ZOOP u čl. 24., uz one od ranije postojeće, dodaje jedan potpuno novi slučaj koji ima za posljedicu da osiguranik gubi osigurateljno pokriće. Riječ je o situaciji kada vozač, nakon prometne nesreće u kojoj je nastala imovinska šteta, napusti mjesto te nesreće prije nego što je popunio Europsko izvješće o prometnoj nesreći ili na drugi način razmijenio osobne podatke i podatke o vozilima, ili prije nego što o nesreći u kojoj je netko izgubio život ili je ozlijeđen ne obavijesti nadležna policijska tijela. Do gubitka prava iz osiguranja ipak neće doći ako je osigurana osoba privremeno napustila mjesto nesreće sukladno ZSPC (npr. ako je njoj samoj bila potrebna hitna medicinska pomoć u zdravstvenoj ustanovi, ili ako je osigurana osoba pomogla drugoj osobi pri odlasku u zdravstvenu ustanovu radi pružanja pomoći, odnosno ako se udaljila s ciljem da obavijesti policiju o nesreći). Riječ je, u suštini, o još jednoj sankciji za kršenje odredaba čl. 176. ZSPC. Naime, u navedenom članku ZSPC predviđena je i prekršajna sankcija za neopravdano napuštanje mjesta nesreće i nedavanje podataka, uključujući i nepopunjavanje Europskog izvješća o nesreći. Očito je da je zakonodavac smatrao da je ova (dodatna) sankcija gubitka osigurateljnog pokrića u slučaju protuzakonitog napuštanja mjesta nesreće proporcionalna zaštiti javnog interesa koji se sastoji u suzbijanju takvih događaja čiji broj nije zanemariv, nego upravo suprotno.⁶³

Ovome valja dodati da novelirani ZOOP proširuje odranije propisani slučaj kada vozač gubi pravo iz osiguranja ako je upravljao vozilom pod utjecajem alkohola (iznad ugovorene razine), droga, psihoaktivnih lijekova ili drugih psihoaktivnih tvari, u smislu da on to pravo gubi i u situaciji ako se nakon nesreće odbio podvrgnuti ispitivanju alkoholiziranosti, prisustva droga, psihoaktivnih tvari i psihoaktivnih lijekova.⁶⁴ Treba skrenuti pažnju da, ni nakon novele ZOOP, nije dužnost vozača (koju mora izvršiti pod prijetnjom sankcije gubitka osigurateljnog pokrića) da samoinicijativno organizira ispitivanje prisustva navedenih supstanci u svojem organizmu, nego je njegova obaveza da se podvrgne tom ispitivanju kada netko drugi (policijski službenik na mjestu nesreće, odnosno zdravstvena ustanova po nalogu policije) to od njega zatraži.⁶⁵

1.3. Postupak i način rješavanja odštetnih zahtjeva

Pitanje postupka i načina rješavanja odštetnih zahtjeva uvijek je (i) s pravne strane interesantno jer se u tom postupku oslikava razina efikasnosti ostvarenja

(inače dobrovoljno) osiguranje od svoje profesionalne odgovornosti priređivanja takvih aktivnosti (čl. 2. st. 5. noveliranog ZOOP). U širem smislu, određene štete su izvan osigurateljnog pokrića ustanovljenog kroz osiguranje od automobilske odgovornosti i zbog toga što za naknadu takvih šteta jamči Republika Hrvatska. To su štete koje su prouzročene prijevoznim sredstvima Oružanih snaga Republike Hrvatske i štete koje su nastale kao posljedica terorističkog čina upotrebom vozila (čl. 2 st. 3. noveliranog ZOOP).

⁶³ <https://www.jutarnji.hr/autoklub/aktualno/tko-se-udalji-je-nadrapao-evo-zasto-bijeg-s-mjesta-nesrece-sad-vodi-ravno-u-bankrot-15429477>, pristupljeno 1.7.2024.

⁶⁴ Čl. 24 st. 1. t. 4. noveliranog ZOOP.

⁶⁵ Čl. 181. ZSPC.

primarnog cilja koji se želi ostvariti propisima o osiguranju od automobilske odgovornosti – zaštita oštećenih osoba i osiguranika. Pritom, međutim, treba uzeti u obzir i činjenicu da je djelatnost osiguranja visoko uređena financijska djelatnost. Postupanje osiguratelja kod rješavanja odštetnih zahtjeva mora biti usuglašeno s propisima koji uređuju njihovo poslovanje općenito, kako bi ono bilo kontinuirano stabilno, odnosno održivo. Drugim riječima, postupak i način rješavanja odštetnih zahtjeva bi morao biti takav da, uzimajući u obzir sve primjenjive pravne propise (a ne samo ZOOP), ostvaruje najvišu moguću razinu zaštite oštećenih osoba i osiguranika. To načelo mora se poštovati kada je riječ o supstanci rješavanja odštetnog zahtjeva (odlučivanje o osnovanosti traženja iz zahtjeva, uključujući i visinu zatraženog iznosa naknade štete), ali i o samoj proceduri (rokovi, komunikacija s podnositeljem odštetnog zahtjeva, komunikacija s drugim fizičkim i pravnim osobama kada je to potrebno za rješavanje supstance rješavanja zahtjeva itd.).

Činjenica je da oštećene osobe, ali i druge osobe involvirane u postupak i načine naknade štete, primjerice automehaničarske, odnosno autoservisne radionice, nisu uvijek bile zadovoljne postupanjima osiguratelja u povodu odštetnih zahtjeva pa su i javno zagovarali promjenu regulative radi profesionalnijeg postupanja osiguratelja. Osiguratelji su, s druge strane, smatrali da su takvi prigovori u većem dijelu neutemeljeni, iako su također bili suglasni da se provedu zakonodavne izmjene kako bi se postupak odvijao efikasnije.⁶⁶

To pitanje također je bilo na dnevnom redu najnovijih izmjena i dopuna ZOOP, preciznije noveliranja njegovog članka 12. Kao korak dalje, upravo posljednja novela ZOOP propisuje ovlast i dužnost nadzornom tijelu (Hrvatska agencija za financijske usluge – HANFA) da donese pravilnik kojim će detaljnije propisati način rješavanja odštetnog zahtjeva, sadržaj obrazložene ponude i utemeljenog odgovora, evidentiranja odštetnih zahtjeva te informiranje oštećene osobe o obvezama odgovornog osiguratelja i potrebnim podacima u postupku rješavanja odštetnog zahtjeva sukladno spomenutom članku 12. noveliranog ZOOP. HANFA je doista donijela takav propis.⁶⁷ U nastavku će se pitanje postupka i načina rješavanja odštetnih zahtjeva razmatrati uzimajući u obzir i tekst noveliranog čl. 12. ZOOP i tekst Pravilnika.

Što se tiče vrsta odluka koje osiguratelj može i donijeti u smislu očitovanja o podnesenom odštetnom zahtjevu, tu novelirani ZOOP ne donosi suštinske izmjene. Osiguratelj treba donijeti:

- obrazloženu ponudu za naknadu štete, kada odgovornost odgovornom osiguratelju nije sporna i kada je utvrdio visinu štete, ili
- utemeljen odgovor na sve točke iz odštetnog zahtjeva, kada je odgovornom osiguratelju sporna odgovornost ili kada visinu štete nije u potpunosti utvrdio.

⁶⁶ <https://osiguranje.hr/ClanakDetalji.aspx?22185>, pristupljeno 1.7.2024.

⁶⁷ Pravilnik o postupku rješavanja odštetnih zahtjeva oštećenih osoba u prometu, Narodne novine, Službeni list Republike Hrvatske, br. 79/2024 od 3.7.2024. u daljnjem tekstu: Pravilnik.

Nepromijenjen je i rok u kojem osiguratelj mora dostaviti podnositelju zahtjeva neku od navedenih odluka – najkasnije 60 dana od zaprimanja odštetnog zahtjeva. Odluka mora najmanje sadržavati razloge na temelju kojih je donesena i uputu o pravu na podnošenje prigovora protiv te odluke.⁶⁸ S obzirom da novelirani ZOOP određuje tek minimalne elemente koji moraju postojati kod obje odluke, Pravilnik je vrlo detaljno razradio minimalne elemente svake od ovih odluka, uz dodatnu diferencijaciju obveznih elemenata utemeljenog odgovora, posebno u slučajevima:

- kada je osiguratelj utvrdio da uopće nije odgovoran naknaditi štetu;
- kada je osiguratelj utvrdio da je odgovoran samo za dio naknade štete;
- kada je osiguratelj utvrdio da nije u mogućnosti u potpunosti utvrditi visinu štete.⁶⁹

Analizom tih elemenata može se zaključiti da je sada općim propisom nadzornog tijela propisana obveza osiguratelja da daje detaljno obrazloženje zašto smatra da, kod utemeljenog odgovora (u cijelosti ili djelomično) nije odgovoran za nastalu štetu, pri čemu se mora detaljno očitovati o svakoj točki zahtjeva i priloga tom zahtjevu (npr. o svakoj točki nalaza i mišljenja neovisnog vještaka ili pružatelja usluge popravka kojeg je odabrala oštećena osoba). U pogledu utvrđivanja visine štete, osiguratelj mora u odluci (obrazloženoj ponudi ili utemeljenom odgovoru) specificirati tu štetu (dijelove za zamjenu, cijenu radnog sata itd.) i jasno te nedvosmisleno utvrditi kako je došao do iznosa visine štete. Sve to mora učiniti na jasan i nedvosmislen način koji će oštećenoj osobi biti lako razumljiv.

Prema tome, od osiguratelja se, u pogledu sadržaja spomenutih odluka, traži preciznost, argumentiranost, potpunost u očitovanju na sve elemente odštetnog zahtjeva (uključivo i priloge tom zahtjevu) kao i jasnoća, odnosno razumljivost u komuniciranju prema oštećenoj osobi.

Od osiguratelja se traži i pravovremenost. Osim dostavljanja odluke u roku od 60 dana od dana podnošenja odštetnog zahtjeva, novelom ZOOP preciziran je i rok u kojem osiguratelj mora izvršiti (potpunu ili djelomičnu) isplatu, kada donese obrazloženu ponudu, odnosno kada u utemeljenom odgovoru utvrdi da je odgovoran samo za dio naknade štete ili da nije u mogućnosti u potpunosti utvrditi visinu štete. Naime, osiguratelj u ovim slučajevima mora isplatiti naknadu štete (ili nesporni dio

⁶⁸ Čl. 12 st. 1. i 2. noveliranog ZOOP.

⁶⁹ Čl. 3 st. 1.-3. Pravilnika. U st. 5. propisano je i što bilo koja odluka ne smije sadržavati: navode koji su netočni, nejasni ili koji oštećenu osobu mogu dovesti u zabludu, kao što su navod o prekluzivnom karakteru roka za podnošenje prigovora na odluku o odštetnom zahtjevu, navod kojim se isplata (nesporna) iznosa naknade štete uvjetuje poduzimanjem nepotrebnih radnji od strane oštećene osobe (primjerice suglasnost za isplatu kada je takvu isplatu osiguratelj već na temelju ZOOP i Pravilnika obavezan izvršiti, potpisivanje sporazuma ili izjave o nagodbi ili namirenju, dostavljanje broja računa na koji se ima izvršiti isplata (ako je ona već ranije dana osiguratelju), navod osiguratelja da ne može utvrditi svoju odgovornost zbog nedostajuće izjave svojeg osiguranika itd.

te naknade) u roku od 15 dana od slanja neke od navedenih odluka, ali u svakom slučaju ne kasnije od 60 dana od dana podnošenja odštetnog zahtjeva.⁷⁰

Novelirani ZOOP propisuje i obveze u pogledu postupanja osiguratelja u razdoblju nakon podnošenja odštetnog zahtjeva, a prije donošenja odluke u kojem se očituje o tom zahtjevu. Osiguratelj mora, po primitku odštetnog zahtjeva, bez odgode upoznati oštećenu osobu s njezinim pravima i obvezama, kao i s obvezama samog osiguratelja te aktivno i bez odugovlačenja poduzimati potrebne radnje radi ispunjavanja obveza iz ovoga članka (princip aktivne likvidacije štete).⁷¹ Pravilnik tu obvezu razrađuje vrlo detaljno, zahtijevajući, između ostaloga, od osiguratelja da već od trenutka zaprimanja odštetnog zahtjeva postup s pažnjom dobrog stručnjaka i dobrim poslovnim običajima te sukladno načelu savjesnosti i poštenja. Ono što je potpuna novina je obveza osiguratelja da na svojim mrežnim stranicama ima dokument s ključnim informacijama o obvezama osiguratelja i potrebnim podacima u sklopu rješavanja odštetnog zahtjeva. Osiguratelj te ključne informacije mora uručiti oštećenoj osobi, kada ona to zahtijeva, prilikom podnošenja odštetnog zahtjeva. Pravilnik propisuje formalni izgled (obrazac) dokumenta s ključnim informacijama, sastavne dijelove obrasca i pitanja koja moraju biti sastavni dio obrasca (a na koje mora biti u obrascu dan jasan i precizan odgovor), rokove postupanja osiguratelja te informacije o odlukama koje osiguratelj može donijeti s uputama o pravu na prigovor.⁷²

Novelirani ZOOP, po prvi puta, izriječno propisuje da oštećena osoba, u postupku pred osigurateljem iniciranim podnošenjem odštetnog zahtjeva, može priložiti nalaz i mišljenje neovisnog vještaka (u pogledu svih vrsta šteta) i ponudu za popravak štete ovlaštenog pružatelja usluga (primjerice autoservisera), koje je osobno izabrala.⁷³

⁷⁰ Čl. 12. st. 5. noveliranog ZOOP. Kao i prije stupanja na snagu noveliranog ZOOP, u slučaju nepoštivanja roka za isplatu, sankcija je plaćanje kamata oštećenoj osobi, i to od trenutka podnošenja odštetnog zahtjeva. Nepoštivanje roka za dostavljanje odluke daje pravo oštećenoj osobi da podnese tužbu protiv osiguratelja (ako tužba protiv osiguratelja ili protiv odgovorne osobe bude podnesena prije proteka spomenutog roka, smatrat će se preuranjenom).

⁷¹ Čl. 12. st. 3. noveliranog ZOOP. Odredba ovoga sadržaja nije postojala do ove posljednje novele.

⁷² Čl. 5. Pravilnika. Obrazac je dan u prilogu Pravilnika. Osiguratelji moraju obrazac prije primjene obrasca dostaviti HANFI. Također, Pravilnik propisuje da osiguratelji, najkasnije 6 mjeseci nakon stupanja na snagu Pravilnika (Pravilnik je stupio na snagu osmog dana od dana službene objave, dakle 12.7.2024.) moraju donijeti i početi primjenjivati interni akt u kojem će propisati cjelokupnu proceduru načina postupanja s odštetnim zahtjevima, od zaprimanja do arhiviranja. Naravno, taj interni akt mora biti u skladu s noveliranim ZOOP i Pravilnikom. Pravilnik također propisuje i obvezu osiguratelja da vode evidenciju odštetnih zahtjeva s točno utvrđenim sadržajem te evidencije. Osigurateljima je ostavljen rok do 1.6.2025. da svoju postojeću evidenciju usklade sa zahtjevima Pravilnika.

⁷³ Čl. 12. st. 7. noveliranog ZOOP. Prije novele, a na temelju odredbe bivšeg čl. 12. st. 5., oštećena osoba imala je pravo priložiti nalaz i mišljenje neovisnog vještaka samo u slučaju neimovinske štete, dok pravo na podnošenje ponude za popravak ovlaštenog pružatelja usluga uopće nije bilo normirano.. Sada se nalaz i mišljenje može priložiti vezano za bilo koju vrstu štete, a mogućnost prilaganja ponude za popravak ovlaštenog pružatelja usluga se izriječno normira.

Pravilnik određuje da osiguratelj, prilikom rješavanja odštetnog zahtjeva, mora "uzeti u obzir" dostavljeni nalaz i mišljenje neovisnog vještaka, odnosno ponudu ili račun za popravak štete ovlaštenog pružatelja usluga, kojeg je oštećena osoba osobno izabrala te obrazložiti eventualno ne prihvaćanje istog nalaza i mišljenja odnosno ponude/računa popravka u odgovarajućem dijelu ili u cijelosti, pri čemu se osiguratelj mora detaljno očitovati na svaku stavku nalaza i mišljenja, odnosno ponude.⁷⁴ Dakle, nalaz i mišljenje ovlaštenog neovisnog vještaka, kao i ponuda ili račun za popravak štete ovlaštenog pružatelja usluga kojeg je oštećena osoba izabrala, nisu obvezujući za osiguratelja. No, ako se s njihovim nalazom i mišljenjem, odnosno ponudom ili računom ne slaže, mora to detaljno obrazložiti.⁷⁵

I prije stupanja na snagu noveliranog ZOOP oštećenoj osobi nije bilo zabranjeno odštetnom zahtjevu, u svrhu njegovog argumentiranja, priložiti bilo koji dokument za koji ona smatra da joj može ići u prilog. Stoga je bilo i ranije dopušteno odštetnom zahtjevu priložiti i nalaz ili mišljenje ovlaštenog neovisnog vještaka⁷⁶ ili ponudu, odnosno račun ovlaštenog pružatelja usluge koji bi trebao obaviti popravak oštećene stvari. Ni u tom razdoblju (prije novele ZOOP) ti prilozi nisu bili obvezujući za osiguratelja, ali ih je on, sukladno pravilima struke i na temelju valjanog tumačenja i primjene odredaba Kodeksa poslovne osiguravateljne i reosiguravateljne etike, trebao i morao uzeti u obzir i o njima se očitovati.⁷⁷

Novelom ZOOP, kao i Pravilnikom došlo je u ovom segmentu do vrlo malog pomaka u samom proširenju sadržaja prava koje je ima oštećena osoba. Može se reći da su ta prava sada (samo) izričito navedena i opisana u noveliranom ZOOP i Pravilniku. Napredak je značajniji u postupovnom smislu, upravo zahvaljujući detaljnom navođenju obveza osiguratelja u svakoj fazi rješavanja odštetnog zahtjeva, kako je normirano u Pravilniku. Ne treba pritom zaboraviti da se, zbog preciznijeg i detaljnijeg (pod)zakonskog normiranja ovog pitanja može očekivati i efikasniji nadzor postupanja osiguratelja od strane HANFE.

⁷⁴ Čl. 2. i 3. Pravilnika.

⁷⁵ S obzirom na spomenutu neobvezanost nalazom/mišljenjem ovlaštenog vještaka, odnosno ponudom/računom pružatelja usluge, osiguratelj može, tijekom rješavanja odštetnog zahtjeva, angažirati druge ovlaštene vještake da daju nalaz/mišljenje, odnosno zatražiti ponudu/račun i drugih pružatelja usluge različitih od onih koje je angažirala oštećena osoba (ili opunomoćenik oštećene osobe, u kojoj funkciji se može javiti, primjerice, i autoservisna radionica čija se ponuda prilaže odštetnom zahtjevu, a koju je oštećena osoba opunomoćila da je zastupa u postupku rješavanja odštetnog zahtjeva).

⁷⁶ Doduše, kako je već navedeno, ZOOP je ograničavao tu mogućnost samo na neimovinske štete, dok novela ZOOP takvog ograničenja nema.

⁷⁷ „Kodeks poslovne osiguravateljne i reosiguravateljne etike“, Udruženje osiguratelja pri Hrvatskoj gospodarskoj komori, https://huo.hr/upload_data/site_files/kodeks-poslovne-osiguravateljne-i-reosiguravateljne-etike-1-.pdf, pristupljeno 1.7.2024.

III Zaključak

Novela ZOOP iz 2023. općenito se može ocijeniti kao značajan korak naprijed u smislu povećanja efikasnosti zaštite oštećenih osoba i samih osiguranika. Veliki dio novele bio je za hrvatskog zakonodavca nužan jer se odnosi na prijenos odredaba Direktive iz 2021. u hrvatsko unutrašnje pravo. U tome dijelu svakako valja ukazati na proširenje slučajeva šteta prouzročenih upotrebom vozila koje moraju biti obuhvaćene osigurateljnim pokrićem, što je rezultat (širokog) definiranja pojma upotreba vozila. S druge strane, valja ukazati i na preciznije normiranje nekih specifičnih okolnosti u kojima dođe do nesreća prouzročenih motornim vozilima, a osigurateljno pokriće po osnovi osiguranja od automobilske odgovornosti za takve štete ne mora biti ugovoreno, ili mora biti ugovoreno samo uvjetno (primjerice, štete vezane uz motosport priredbe i štete kada vozilo nije bilo upotrebljavano u svojoj uobičajenoj, prijevoznoj namjeni).

Europski, a posljedično i hrvatski zakonodavac, ostvario je napredak i u reguliranju zaštite oštećene osobe kada dođe do nesolventnosti društva za osiguranje koje je sa štetnikom sklopilo ugovor o osiguranju od automobilske odgovornosti. Ranije odredbe, uglavnom načelnog karaktera, zamijenjene su ili nadopunjene preciznijim, a time i opsežnijim materijalnopравnim i procesnopравnim odredbama. Uređenje toga pitanja na razini Europske unije značajna je normativna pomoć i za Hrvatski ured za osiguranje, odnosno za ekvivalentna tijela u drugim državama članicama. Ne treba zaboraviti da su oni do postupanja u ovakvim situacijama, u brojnim pitanjima, temeljili u dobrom dijelu i na međusobnim sporazumima. Sada je temeljna regulativa brojnih pitanja dignuta na višu razinu.

Hrabar iskorak hrvatski zakonodavac je učinio normiranjem osiguranja od odgovornosti za štetu prouzročenu upotrebom automatiziranog vozila. Riječ je o noveli koja nije bila nužna u smislu prijenosa prava Europske unije u hrvatsko nacionalno zakonodavstvo. Zakonodavac je bio motiviran tehnološkim napretkom i stvaranjem pravnog okvira za vozila koja još nisu, ali sigurno s vremenom hoće, postupno biti prisutna na hrvatskim prometnicama. Uz načelo da se osiguranje od šteta prouzročenih automatiziranim vozilima normira, koliko god je to moguće, po uzoru na takvo osiguranje kod „klasičnih“ vozila, novelirani ZOOP sadržava i značajan broj „specijalnih odredbi“, koje su morale biti usklađene s važećim propisima koji uređuju neke aspekte upotrebe automatiziranih vozila, ali i s propisima u nastajanju. Naravno da će ocjenu kvalitete tih odredaba noveliranog ZOOP dati buduća poslovna i sudska praksa. Već sada se čini da će neke odredbe morati biti u budućnosti pojašnjene da bi se mogle kvalitetnije primjenjivati (npr. osigurateljno pokriće u pogledu vozača koji u trenutku nesreće nije upravljao, niti je bio dužan upravljati vozilom, nego je to činilo automatizirano vozilo). Svakako će trebati razmatrati efikasnost ovih odredaba i s obzirom na razvitak pravne regulative na drugim područjima, kao što su

osiguranje od štete prouzročene neispravnim proizvodom, a prije svega preciznom uređenju samih propisa o onome što je predmet (i/ili rizik) koji se osigurava, a to je odgovornost za štete prouzročene upravo autonomnim vozilima. To će biti zadaća hrvatskog zakonodavca, kao što je i sam europski zakonodavac u Direktivi iz 2021. predvidio nužnost naknadne evaluacije kvalitete i primjenjivosti njenih odredaba već u relativno bliskoj budućnosti.

Pozitivno se može ocijeniti i detaljnije uređenje pitanja postupka i načina rješavanja odštetnih zahtjeva. U tom kontekstu treba uzeti u obzir ne samo odredbe noveliranog ZOOP, nego i odredbe na njemu utemeljenog Pravilnika. Iako se na prvi pogled može činiti da je došlo do „revolucionarnih“ promjena u pogledu kreiranja novih prava oštećenih osoba u tom postupku, malo pažljivijim čitanjem dolazi se do zaključka da takvoj ocjeni ipak nema mjesta i da se u tome smislu radi o tome da su od ranije postojeće mogućnosti koje je imala oštećena osoba sada eksplicitno utvrđene u odredbama specijalnog zakonskog, odnosno podzakonskog propisa. Međutim, svakako je pozitivno da su neka pitanja vezana uz način i postupak rješavanja odštetnog zahtjeva znatno preciznije riješena, gotovo na razini uniformnosti. Od osiguratelja se sada izričitim odredbama noveliranog ZOOP, a osobito provedbenog Pravilnika, očekuje strogo propisano postupanje i donošenje odluka vrlo precizno utvrđenog (relativno opsežnog) sadržaja. To je jako važno ne samo zbog harmoniziranog postupanja svih osiguratelja i efikasnije obrade odštetnih zahtjeva. To je važno i zbog nekoliko dodatnih razina zaštite oštećenih osoba. S jedne strane, one će točno znati što je osiguratelj dužan učiniti u određenoj fazi obrade njihovog odštetnog zahtjeva, osobito koje informacije i u kojem roku im osiguratelj mora priopćiti, od zaprimanja odštetnog zahtjeva do donošenja odluke o tom zahtjevu. Normirani sadržaj obaveznih elemenata odluke osiguratelja, koji zahtijeva visoku razinu potpunosti i argumentiranosti, bit će za oštećenu osobu osobito značajan kada ona tom odlukom nije zadovoljna. Tada će joj biti lakše pripremiti kvalitetniji prigovor (u fazi internog izravnog rješavanja spora s osigurateljem vezanim uz spornu odluku). No, pozicija osigurane osobe bit će lakša i kasnije, ako se dođe u fazu rješavanja spora pred drugim tijelima – izvansudskim i/ili sudskim. Iako će to biti značajno i ako se spor bude rješavao izvansudskim mehanizmima, čini se da će značaj takvih argumentiranih i specificiranih odluka biti značajan osobito u sporovima koji će se rješavati pred sudom. Naime, oštećena osoba (odnosno, njezin odvjetnik) imat će pred sobom vrlo iscrpno obrazloženo stajalište osiguratelja, što bi mu moglo pomoći da tužbu protiv osiguratelja koncipira na način da, već u tom podnesku, iznese sudu protuargumente u odnosu na ono što je osiguratelj iznio u odluci (i u postupku u povodu prigovora koju osiguratelj također mora precizno argumentirati). Stvara se prostor da se prevenira situacija kada se potpuno i precizno stajalište osiguratelja, zbog kojeg je donio odluku (utemeljeni odgovor) kojom u cijelosti ili djelomično odbija odštetni zahtjev, doznaje tek u sudskom postupku, dok je u prethodnim

stadijima rješavanja spora to stajalište bilo samo načelno iskazano oštećenoj osobi. Sada bi oštećena osoba takvo precizno argumentirano stajalište osiguratelja, morala i trebala saznati i prije eventualnog iniciranja sudskog postupka. To bi moglo ubrzati i sam taj sudski postupak te ga učiniti efikasnijim. A što veći broj sudskih brzih i efikasnih sudskih postupaka opći je interes.

Literatura

Knjige i članci

- Ćurković, M., *Komentar Zakona o obveznim osiguranjima u prometu*, Inženjerski biro, Zagreb, 2013.
- Ebes, M., „Civil Liability for Autonomous Vehicles in Germany“, https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=4027594, pristupljeno 1.7.2024.
- Ilijić, S.N., „European Convention on Compulsory Insurance against Civil Liability in Respect of Motor Vehicles and European Union Law“, *Tokovi osiguranja*, br. 2/2020, str. 82.-84.
- Kočović, J., Rakonjac Antić, T., Koprivica, M., Bradić, K., „Pravci razvoja tržišta osiguranja“, *Tokovi osiguranja*, br. 3/2024, str. 536-548.
- Lepetić, J., „Poseban režim stečaja društava za osiguranje“, *Tokovi osiguranja*, br. 3/2024, str. 595-613.
- Marin, J., „Pravo osiguranja“, *Privatno pravo Europske unije - posebni dio* (urednica Tatjana Josipović), Narodne novine, Zagreb, 2022., str. 1007.-1010.
- Mudrić, M., „Polu-automatizirana motorna vozila i predstojeća regulacija (1. dio)“, <https://www.bug.hr/zakonodavstvo/polu-automatizirana-motor-na-vozila-i-predstojeca-regulacija-1-dio-37727>, pristupljeno 1.7.2024.
- Noussia, K., Channon, M. (ed.), *The Regulation of Automated and Autonomous Transport*, Springer Nature Switzerland AG, Chaim, 2023.
- Savić, Š., *Obvezno osiguranje od automobilske odgovornosti kao sredstvo zaštite potrošača*, Vizura, Zagreb, 2022.
- Šaban, D., „Pojam uporabe motornog vozila u pravu osiguranja od automobilske odgovornosti“, *Anali Pravnog fakulteta u Zenici* br. 17., str. 277.-298.
- Van Schoubroeck, C., European harmonised rules on motor vehicles liability insurance reviewed, https://doi.fil.bg.ac.rs/pdf/eb_ser/aida/2022/aida-2022-23-ch11.pdf, pristupljeno 1.7.2024.
- Radovanović, M., „Pojam upotrebe motornog vozila u slovenačkoj sudskoj praksi“, *Strani pravni život*, 2018., br. 1, str. 101-120.

Propisi

- Europska konvencija o obveznom osiguranju od odgovornosti za štete uzrokovane uporabom motornih vozila – Strazburška konvencija, iz 1959, <https://www.coe.int/en/web/Conventions/full-list?module=treaty-detail&treaty-num=029>, pristupljeno 1.7.2024.
- Direktiva Europskog parlamenta i Vijeća 2009/103/EZ od 16. rujna 2009. u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i izvršenje obveze osiguranja od takve odgovornosti, *Službeni list Europske unije* L 263, 7. 10. 2009.
- Direktivu (EU) 2021/2118 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. studenoga 2021. o izmjeni Direktive 2009/103/EZ u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i izvršenje obveze osiguranja od takve odgovornosti, *Službeni list Europske unije* L 430, 2. 12. 2021
- Uredba (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. travnja 2016. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka i o slobodnom kretanju takvih podataka te o stavljanju izvan snage Direktive 95/46/EZ (*Službeni list Europske unije* L 119, od 4. 5. 2016.
- Provedbena uredba Komisije (EU) 2022/1426 od 5. kolovoza 2022. o utvrđivanju pravila za primjenu Uredbe (EU) 2019/2144 Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu jedinstvenih postupaka i tehničkih specifikacija za homologaciju tipa sustava za automatiziranu vožnju (ADS) potpuno automatiziranih vozila, *Službeni list Europske unije* L 221 od 26.8.2022
- *Zakon o obveznim osiguranjima u prometu, Narodne novine, Službeni list Republike Hrvatske*, br. 151/05, 36/09, 75/09, 76/13, 152/14, 155/23
- *Zakon o provedbi Opće uredbe o zaštiti podataka, Narodne novine, Službeni list Republike Hrvatske*, br. 42/18
- *Zakon o sigurnosti prometa na cestama, Narodne novine, Službeni list Republike Hrvatske*, br. 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15, 108/17, 70/19, 42/20, 85/22, 114/22, 133/23.
- *Zakon o obveznim odnosima, Narodne novine, Službeni list Republike Hrvatske* br. 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18, 126/21, 114/22, 156/22, 155/23
- Odluka Vlade Republike Hrvatske iz 2022. o povećanju najniže osigurane svote temeljem ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti, *Narodne novine, Službeni list Republike Hrvatske*, br. 45/22 od 13.4.2022
- Pravilnik o postupku rješavanja odštetnih zahtjeva oštećenih osoba u prometu, *Narodne novine, Službeni list Republike Hrvatske*, br. 79/2024 od 3.7.2024

- Kodeks poslovne osiguravateljne i reosiguravateljne etike, Udruženje osiguratelja pri Hrvatskoj gospodarskoj komori, https://huo.hr/upload_data/site_files/kodeks-poslovne-osiguravateljne-i-reosiguravateljne-etike-1-.pdf, pristupljeno 1.7.2024.

Presude Suda Europske unije

- Presuda Suda Europske unije od 4.12.2014., *Vnuk*, C-162/13, ECLI:EU:C:2014:2146
- Presuda Suda Europske unije od 28.11.2017., *Rodrigues de Andrade*, C-514/16, ECLI:EU:C:2017:908
- Presuda Suda Europske unije od 20.12.2017., *Torreiro* C-334/16, ECLI:EU:C:2017:1007
- Presuda Suda Europske unije od 20.6.2019., *Linea Directa*, C-100/18, ECLI:EU:C:2019:517

Internetski izvori

- <https://www.evz.de/en/reisen-verkehr/e-mobilitaet/zweiraeder/e-scooter-regulations-in-europe.html>, pristupljeno 1.7.2024.
- „Povijesni trenutak za robotaksije: Waymo usluge, nakon testne faze, sada dostupne svima“, <https://www.bug.hr/transport/povijesni-trenutak-za-robotaksije-waymo-usluge-nakon-testne-faze-sada-41845>, pristupljeno 1.7.2024.
- <https://www.connectedautomateddriving.eu/regulation-and-policies/national-level/>, pristupljeno 1.7.2024.
- „A common EU approach to liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles“, [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/615635/EPRS_STU\(2018\)615635_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/615635/EPRS_STU(2018)615635_EN.pdf), pristupljeno 1.7.2024.
- <https://www.insuranceeurope.eu/news/302/motor-insurance-directive-fit-for-purpose-for-connected-and-automated-vehicles/>, pristupljeno 1.7.2024.
- <https://www.sae.org/blog/sae-j3016-update>, pristupljeno 1.7.2024.
- <https://www.sabor.hr/prijedlog-zakona-o-izmjenama-i-dopunama-zakona-o-prijevozu-u-cestovnom-prometu-prvo-citanje-pze-0?t=146878&tid=212707>, pristupljeno 1.7.2024.
- <https://osiguranje.hr/ClanakDetalji.aspx?22185>, pristupljeno 1.7.2024.