

Ivica Ćosić*

DOSTATNOST SVOTE POKRIĆA KOD OSIGURANJA OD AUTOMOBILSKE ODGOVORNOSTI

SAŽETAK

Ovaj rad obrađuje problematiku dostatnosti opsega pokrića odgovornosti osiguratelja po obveznom osiguranju od automobilske odgovornosti, s naglaskom na pravnu problematiku u situaciji kad ukupna naknada iz jednog štetnog događaja prelazi iznos osigurane svote odgovornog osiguratelja, a šteta je nastala u nezgodi u kojoj je sudjelovalo više vozila.

Da li u takvim slučajevima dolazi do tzv. kumulacije osiguranih svota svih vozila ili ne, pitanje je oko kojeg u pravnoj doktrini i sudskoj praksi postoje različiti stavovi, a koje razlike imaju izvorište u tumačenju i analizi odgovornosti za štete nastale uporabom motornog vozila po općim normama obveznog prava i osiguranja od te odgovornosti po specijalnim odredbama.

Ova problematika posebno je aktualna u zemljama regije budući minimalne svote osigurateljnog pokrića po policama obveznog osiguranja od autoodgovornosti vrlo često ne pokrivaju ukupne štete oštećenih osoba iz jednog štetnog događaja, odnosno prometne nezgode.

Ključne riječi: minimalni opseg pokrića, kumulacija osiguranih svota, odgovorni osiguratelj, solidarna odgovornost osiguratelja.

* Doktorand na Pravnom fakultetu Univerziteta u Zenici, odvjetnik u Odvjetničkom društvu Grgić & Partneri, Zagreb.

UVOD

Na početku rada izložiti će se najbitniji razlozi koji su nametnuli potrebu propisivanja zakonski obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti, a potom o svrsi i predmetu ovog osiguranja, a što bi kasnije moglo poslužiti u pronalaženju odgovora na pitanje koje je tema ovog rada.

Potom će se govoriti o pojmu opsega ili limita odgovornosti osiguratelja temeljem osiguranja o kojem je ovdje riječ s prezentacijom različitih sustava odgovornosti osiguratelja u pogledu limitiranja iste, a posebno će se ukazati na sadržaj aktualne pravne regulative u tom pogledu u okviru Europske unije.

U daljem pisanju ukazat će se na odnos između odgovornosti i osiguranja od odgovornosti, te na razlike koje proizlaze iz zakonske regulative naknade štete po općim pravilima obveznog prava i naknade štete iz osiguranja od automobilske odgovornosti.

Na kraju će se prikazati stavovi koji se o razmatranoj problematici mogu naći u sudskoj praksi i pravnoj teoriji, a u konačnici će se ukazati i na stavove u sudskoj praksi Suda Europske zajednice koji mogu pomoći u davanju suda o prihvatljivosti tih stavova i u odgovoru na postavljena pitanja.

1. OPSEG POKRIĆA

1.1. Pojam, svrha i vrste

Opseg pokrića predstavlja pojam kojim se označava visinu cjelokupne obveze osiguratelja u isplati štete temeljem pojedinog ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti. Opseg štete koja može nastati upotrebom motornih vozila, a time i opseg obveze za naknadom te štete koja posljedično tereti vlasnika ili korisnika tih vozila kao odgovornih osoba, nepredvidiv je i nerijetko može prelaziti cjelokupnu vrijednost imovine navedenih osoba. S jedne strane postoji potreba zaštite imovinskih interesa osoba čija bi imovina mogla biti značajno pogođena u slučaju kad bi bile u obvezi oštećenju ili oštećenim osobama naknaditi štetu, a bez pokrića u osiguranju od autoodgovornosti. S druge strane se nalazi jednako važna potreba zaštite trećih osoba kojima je uporabom motornih vozila prouzročena šteta, u smislu same mogućnosti ostvarenja, kao i lakšeg ostvarenja naknade od osiguratelja u situaciji kad vozač ili korisnik tog vozila ne

bi bio u mogućnosti iz svoje imovine naknaditi nastalu štetu. Nisko postavljena gornja granica osigurateljnog pokrića dovodi u pitanje smisao i kvalitet ove zaštite, zbog čega se, obzirom na njenu društvenu važnost, od strane države propisuje ta granica kao minimalni limit pokrića na koju mora biti ugovoreno osiguranje.¹

Osiguratelj na taj način štiti osiguranika, odnosno njegovu imovinu, jer je prema osiguraniku preuzeo obvezu da će naknaditi iznose koje izvorno proizlaze iz deliktne odgovornosti osiguranika u nastanku štete.²

Važnost osiguranja od automobilske odgovornosti izričito se i permanentno naglašava i u pravnoj regulativi Europske unije, što je razvidno iz citiranog teksta dolje označenih Direktiva³⁴, iz kojih jasno proizlazi kako je temeljna svrha ovog osiguranja, kao potpuna i ujednačena zaštite oštećenih osoba i osiguranika, ostala iznimno važna, pa čak i ključna u postizanju ciljeva prioriternih za funkcioniranje same Zajednice.

Postoji više vrsta limita pokrića ili sustava limitiranja odgovornosti osiguratelja u osiguranju od automobilske odgovornosti, a jedna od podjela je na: sustav neograničenog pokrića za sve štete, sustav neograničenog

1) M. Cerović, *Visina pokrića u osiguranju građanske odgovornosti iz upotrebe motornog vozila*, *Evropska revija za pravo osiguranja*, 1/2014, 59,60

2) D. Pavić, *Ugovorno pravo osiguranja*, Tectus, Zagreb 2009, 74, 75

3) Uvod Prve Direktive Vijeća od 24. travnja 1972. o usklađivanju zakonodavstava država članica koji se odnose na osiguranje od odgovornosti za uporabu motornih vozila i na izvršenje obveze osiguranja od te vrste odgovornosti (72/166-EEZ) SL L 8, 11.1.1984, glasi: „budući da:

[1] je cilj Ugovora stvoriti zajedničko tržište koje je u osnovi slično domaćem tržištu, a uvođenje slobodnog kretanja roba i osoba jedan je od bitnih uvjeta da se to postigne;

[2] je jedini cilj granične kontrole pokriće obveznog osiguranja od građanske odgovornosti u vezi uporabe motornih vozila zaštita interesa osoba koje bi mogle biti žrtve u nezgodama prouzročanim tim vozilima.“

4) Uvod VI-Direktive 2009/103/EZ Europskog parlamenta i vijeća od 16. rujna 2009., str.1. glasi: „(2) Osiguranje od odgovornosti iz uporabe motornih vozila (Osiguranje od automobilske odgovornosti) od posebnog je interesa za europske državljane, bez obzira je su li oni osiguranici ili oštećene osobe u nezgodama. Od najveće je važnosti i za društva za osiguranje jer čini bitan dio djelatnosti neživotnog osiguranja u Zajednici. Osiguranje od automobilske odgovornosti ima utjecaj i na slobodno kretanje osoba i vozila. Stoga bi jačanje i konsolidiranje unutarnjeg tržišta u osiguranju od automobilske odgovornosti trebalo biti ključni cilj djelovanja Zajednice na području pružanja financijskih usluga.

(3) Svaka država članica trebala bi poduzeti sve potrebne mjere s ciljem osiguranja da građanskopravna odgovornost iz uporabe motornih vozila, koja se uobičajeno nalaze na njenom području, bude pokrivena osiguranjem. Opseg odgovornosti i uvjeti pokrića osiguranja utvrđuju se na temelju tih mjera.“

pokrića za štete na osobama i sustav ograničenog pokrića, i to bilo po štetnom događaju bilo po oštećenoj osobi, kakav se nalazi u većini europskih država.⁵

Takav sustav propisan je i pravnom regulativom Europske unije, počevši od Direktive Vijeća 84/5/EEC⁶, preko Direktive 2005/14/EZ Europskog parlamenta i Vijeća⁷, sve do Direktive 2009/103/EZ⁸ Europskog parlamenta i Vijeća s čijim sadržajem je u tom pogledu usklađen i Zakon o obveznim osiguranjima u prometu, koji je u Republici Hrvatskoj stupio na snagu 01. siječnja 2006. godine. Usklađenjem provedenim Zakonom o izmjenama i dopunama Zakona o obveznim osiguranjima u prometu (Narodne novine br.54/13) propisane su ranije navedene najniže osigurane svota od 42.750,000,00 kn za osobe i 8.550,000,00 kn za stvari, po štetnom događaju bez obzira na broj oštećenika. Sustav ograničenog pokrića primjenjuje se u svim zemljama regije uz drastična odstupanja u pogledu granice limita pokrića.

Zanimljivo je spomenuti da se u bivšoj Jugoslaviji u periodu od iz 06.04.1965. godine do 11.06.1976. godine⁹ primjenjivao sustav neograni-

5) M.Ćurković, "Odgovornost osiguratelja za štetu na temelju obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti" u M.Kuzmić, *Odgovornost za štetu*, Inženjerski biro, Zagreb 2004, 155, 156

6) Druga direktiva Vijeća 84/5/EEC od 30. prosinca 1983.o usklađivanju zakona država članica na području osiguranja odgovornosti motornih vozila, SL L 008,11.01.1984,

7) Peta Direktiva 2005/14/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2005. kojom se mijenjaju Direktive Vijeća 72/166/EEZ, 84/5/EEZ, 88/357/EEZ i 90/232/EEZ te Direktiva 2000/26/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća koje se odnose na osiguranje od odgovornosti iz uporabe motornih vozila, Izmjene i dopune Direktive 84/5/EEZ

8) Poglavlje III-Minimalne svote za obvezno osiguranje, Članak 9.- Minimalne svote, Šeste Direktive 2009/103/EZ Europskog parlamenta i vijeća od 16. rujna 2009. o osiguranju od odgovornosti iz uporabe motornih vozila i o provođenju obveze osiguranja takve odgovornosti. SL L 263, 7.10.2009, glasi:

1. Nedovodeći u pitanje veći iznos jamstva koje pojedina država članica može odrediti, svaka država članica zahtijevati će da je osiguranje iz članka 3. obvezno najmanje za sljedeće svote:

(a) u slučaju tjelesne ozljede, najniži iznos pokrića je 1.000.000 € po oštećenoj osobi ili 5.000.000 € po štetnom događaju, bez obzira na broj oštećenih osoba;

(b) u slučaju imovinske štete 1.000.000 € po štetnom događaju, bez obzira na broj oštećenih osoba.

Ako je potrebno, države članice mogu predvidjeti prijelazno razdoblje koje traje najkasnije do 11. lipnja 2012., unutar kojeg moraju prilagoditi svoje minimalne svote pokrića svotama iz prvog stavka."

9) Zakon o obveznom osiguranju u saobraćaju, Službeni list SFRJ, br.15/65.

čenog pokrića za sve štete, a trenutno se primjenjuje npr. u Tunisu i Luksemburgu, dok se neograničeno pokriće za osobe primjenjuje npr. u Belgiji, Finskoj, Norveškoj, Francuskoj, Irskoj.¹⁰

1.2. Učinci različitih sustava limitiranosti na opseg pokrića

Posve jasno proizlazi kako u sustavu neograničenog pokrića za sve štete ne može biti dvojbe oko dostatnosti svote pokrića. Naime, u takvom sustavu pokrivena je sva pravno priznata šteta na osobama i stvarima, pri čemu ne postoji mogućnost da šteta u bilo kojem dijelu tereti osigurani-ka, niti postoji mogućnost da bez naknade ostanu oštećene osobe kojima zakon priznaje pravo na naknadu.¹¹ Nije teško zaključiti kako je svu zakonom predviđenu i nastalu štetu moguće naknaditi, bez bilo kakvih ograničenja, temeljem ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti sklopljenom od strane jednog vlasnika ili korisnika motornog vozila zbog čega uopće nije odlučno koliko oštećenih osoba ima i koliko je vozila sudjelovalo nastanku štete, odnosno koliko ugovora o osiguranju je moglo biti aktivirano za pokriće štete. Takvo rješenje se tražilo i u prijedlogu Pete Direktive, međutim, označenom direktivom ipak je propisano ograničeno pokriće, ali s određivanjem novih, bitno povećanih svota pokrića, u slučaju štete na osobama minimalni iznos pokrića od 1.000.000,00 EUR po oštećeniku ili 5.000.000,00 EUR po odštetnom zahtjevu bez obzira na broj oštećenika, a u slučaju štete na imovini 1.000.000,00 EUR po odštetnom zahtjevu bez obzira na broj oštećenika. Svakako je zanimljivo obrazloženje razloga i svrhe propisivanja navedenih svota pokrića:

„Obveze država članica da jamče osiguravateljno pokriće najmanje u visini određenih minimalnih iznosa predstavljaju važan element u osiguranju zaštite oštećenika. Minimalni iznosi utvrđeni u Direktivi 84/5/EEZ trebaju se ne samo uskladiti kako bi se uzela u obzir inflacija, nego i povećati u stvarnim kategorijama kako bi se poboljšala zaštita oštećenika. Minimalni iznos pokrića za tjelesnu ozljedu treba izračunati tako da svi oštećenici koji pretrpe vrlo teške ozljede dobiju potpunu i pravednu naknadu štete, a da se istodobno uzme u obzir slaba frekvencija nezgoda u kojima ima više oštećenika te mali broj nezgoda u kojima više oštećenika pretrpi vrlo teške ozljede u jednom te istom događaju. Minimalni iznos pokrića od 1 000 000 EUR po oštećeniku ili 5 000 000 EUR po odštetnom zahtjevu, bez obzira

10) M. Cerović, 61, 63.

11) *Ibid*, 59, 60.

na broj oštećenika, predstavlja prihvatljiv i primjeren iznos.“¹²

Ovakvo obrazloženje posredno upućuje na zaključak da se sva nastala šteta u jednom događaju svodi u opseg pokrića jednog ugovora od autoodgovornosti, tj. u pokriće jedne police, bez obzira da li se minimalni iznos određuje po jednom oštećeniku ili po štetnom događaju neovisno o broju oštećenika.

1.3. Zakonska regulativa u regiji

Kao što je već navedeno, u pogledu visine propisanih iznosa osiguranih svota postoje drastične razlike u državama regije, zbog čega smatramo bitnim prezentirati to stanje, pri čemu je potrebno naglasiti da je problematika koja se odrađuje posebno interesantna po pitanju naknade štete u državama regije u kojima su te svote ostale ili su donedavno bile propisane u relativno ili apsolutno niskom iznosu, zbog čega ova dilema oko ne/dopuštenosti kumulacije više svota može biti itekako aktualna.

U Republici Hrvatskoj na snazi je Zakon o obveznim osiguranjima u prometu¹³, u Federaciji Bosne i Hercegovine Zakon o osiguranju od odgovornosti za motorna vozila i ostale odredbe o obveznom osiguranju od odgovornosti¹⁴, u Republici Srpskoj Zakon o obveznim osiguranjima u saobraćaju¹⁵, u Republici Srbiji Zakon o obveznom osiguranju u saobraćaju¹⁶, u Republici Crnoj Gori Zakon o obveznom osiguranju u saobraćaju¹⁷, koji zakoni slično reguliraju ovu materiju po pitanju obveze sklapanja ugovora o osiguranju, osnovnih pojmova, ovlaštenika prava na naknadu i osoba koje nemaju pravo na naknadu temeljem ovog osiguranja, itd., dok se nalaze značajne razlike upravo u pogledu visine propisanih minimalnih svota pokrića.

Tako je primjerice člankom 26. st.1. ZOOP-a u Hrvatskoj od

12) Peta Direktiva 2005/14/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2005.

13) Zakon o obveznim osiguranjima u prometu–ZOOP, Narodne Novine, br.151/05, 36/09, 76/2013 i 152/2014.

14) Zakon o osiguranju od odgovornosti za motorna vozila i ostale odredbe o obveznom osiguranju od odgovornosti, Službene novine Federacije Bosne i Hercegovine, br.24/05

15) Zakon o obaveznim osiguranjima u saobraćaju, Službeni glasnik Republike Srpske, br.82/15

16) Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju, Službeni glasnik Republike Srbije, br.51 od 14.07.09

17) Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju, Službeni glasnik Republike Crne Gore, br. 44/12

01.07.2013.g., u skladu sa citiranom Petom direktivom, određena najniža osigurana svota za slučaj štete zbog smrti, tjelesne ozljede i oštećenja zdravlja u iznosu od 42.750.000,00 kn, a u slučaju uništenja ili oštećenja stvari u iznosu 8.550.000,00 kn, po štetnom događaju bez obzira na broj oštećenika, što je predstavljalo značajno povećanje u odnosu ranije limite pokrića od 3.500.000,00 kn i 1.500,000 kn u periodu od 01.01.2006 do 01.07.2013.g., odnosno 1.400,000,00 kn i 750.000,00 kn prije 01.1.2006.g.. U Federaciji BiH je člankom 9. navedenog zakona, koji je na snazi od 2005.g., propisano da najmanji osigurani iznos u slučaju tjelesne ozljede ne može biti manji od 500.000,00 KM bez obzira na broj žrtava uključenih u nezgodu, s tim da će navedeni iznos biti *ipso iure* uvećan na 1.000.000,00 KM dvije godine nakon stupanja na snagu ovog zakona, a u slučaju štete na imovini 350.000,00 KM. U Republici Srpskoj je navedenim zakonom u slučaju štete na licima propisana najniža osigurana svota od 1.000,000,00 KM bez obzira na broj oštećenih lica, s tim da je propisano kako istekom godine dana od dana stupanja na snagu istog zakona najniža osigurana svota ne može biti manja od 1.500,000,00 KM, a nakon proteka tri godine od dana stupanja na snagu istog zakona ne može biti manja od 2.000,000,00 KM.

U Srbiji je prema navedenom zakonu određena minimalna svota od 1.000.000,00 eura za lica i 200.000,00 eura za stvari po jednom štetnom događaju, bez obzira na broj povrijeđenih lica, s tim da je ovaj zakon donjet krajem 2009.g., a primjena gornjih minimalnih limita odgođena je za tri godine, ali je 2012.g. taj odgodni rok produžen za još dvije godine, točnije do 12.10.2014.g..

Do ovog datuma u Srbiji je limit pokrića za osobe iznosio 100.000 USD za putnička vozila, a u slučaju povrede više od jednog lica 200.000,00 USD u dinarskoj protuvrijednosti po nezgodi bez ograničenja po jednom licu. Srbija tako, do 12.10.2014.g., faktički punih 18 godina nije povećavala minimalni limit pokrića, što predstavlja usamljen primjer u međunarodnom sistemu zelene karte, s tim da je zbog negativnog odnosa dolar-euro limit pokrića 2014.g. bio manji za blizu 50 % u odnosu na godinu kad je propisan.¹⁸ U Crnoj Gori su Zakonom o obveznom osiguranju u saobraćaju iz 2007.g. (Službeni list Republike Crne Gore br.46/07) bile propisane minimalne svote od 150.000,00 eura za osobe i 80.000,00 eura za stvari za vozila koja nisu autobusi i teretna vozila. Ranije navedenim zakonom koji

18) M. Cerović,65

je stupio na snagu početkom 9. mjeseca 2012.g., člankom 33., propisane su navedene svote u iznosima od 550.000,00 i 300.000,00 eura s tim da je čl. 70. istog zakona odgođena primjena tih svota za period do početka 9. mjeseca 2015.g., te su u istom članku propisane navedene svote u iznosu od 250.000,00 i 150.000,00 eura.

Iz prikazanog jasno prozilazi da u pojedinim državama regije opseg štete u jednom štetnom događaju može lako premašiti navedene propisane iznose pokrića po pojedinačnim policama, posebice u slučaju više oštećenika, u nezgodama s teško ozlijeđenim ili poginulim osobama ili s velikom materijalnom štetom.

2. ODNOS IZMEĐU ODGOVORNOSTI I OSIGURANJA OD ODGOVORNOSTI

U pokušaju razjašnjenja pitanja da li oštećenici po iscrpljenju jedne svote osiguranja imaju pravo na naknadu štete iz svote pokrića druge ili drugih polica sudionika istog štetnog događaja neophodno je utvrditi da li između odgovornosti vlasnika motornih vozila za štete počinjene trećima uporabom vozila i osiguranja od takve odgovornosti postoje razlike koje daju pravni temelj za potvrđan ili niječan odgovor.

Sigurno je da postoje razlike između odgovornosti i osiguranja od odgovornosti, posebno one koje proizlaze iz odredaba zakona koji uređuju materiju osiguranja od automobilske odgovornosti i nalaze se u položaju *lex specialis* u odnosu na opće zakonske odredbe o odgovornosti vlasnika ili korisnika motornih vozila. Odgovornost osiguratelja i osiguranika kod ove vrste osiguranja nisu i ne moraju biti identične, odnosno mogu se razlikovati kako u pogledu vrste i visine štete, tako i u pogledu kruga oštećenih kojima odgovaraju jedan ili drugi.¹⁹

Već samim time što postoji limit pokrića kao ograničenje obveze osiguratelja u visini isplate ukupne štete koju uzrokuje osiguranik štetnik jasno je da postoji razlika između odgovornosti osiguratelja i odgovornosti osiguranika, jer osiguranik kao štetnik, u nedostatku pretpostavki za oslobođenje ili umanjeње svoje odgovornosti, odgovara za naknadu cjelokupne nastale štete.

Vrste i visina štete u smislu obveze naknade štete mogu biti različito

19) M.Čurković, 151,152

uređene u sistemu koji propisuje odgovornost temeljem osiguranja od automobilske odgovornosti i u sistemu općih normi obveznog prava o odgovornosti vlasnika motornih vozila, što potvrđuje i presuda Suda Europske unije u predmetu br. C-371/12 od 23.01.2014.g., kojom je u suštini odlučeno kako nacionalne odredbe koje za štete iz prometne nezgode uvode posebne načine izračuna, za žrtve nepovoljnije od onih predviđenih općim sustavom građanskopravne odgovornosti, nisu u protivnosti s Direktivama koje uređuju sustav obveznog osiguranja od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe vozila.²⁰

Razlike se javljaju i u određenju kruga trećih osoba koje imaju pravo na naknadu temeljem osiguranja od automobilske odgovornosti i kruga trećih osoba kojima je osiguranik dužan naknaditi štetu po općim načelima obveznog prava.

Obzirom je vlasnik motornog vozila po zakonu obavezan sklopiti osiguranje od autoodgovornosti za štete koje uporabom vozila nanese trećim osobama to se kao ovlaštenici prava na naknadu štete po ovom osiguranju ne mogu javiti osobe koje se ne smatraju trećim osobama.²¹

2.1. Opće norme obveznog prava

U Zakonu o obveznim odnosima koji je u RH bio na snazi do 01.01.2006.g. materijalnopravne odredbe o odgovornosti imaoca motornih vozila za štete izazvane motornim vozilom u pokretu smještene su u posebnom odsjeku koji nosi naslov: "*Odgovornost za štetu od opasne stvari.*",²² u kojem se propisuju načela tzv. Objektivne odgovornosti ili odgovornosti po načelu uzročnosti prema kojemu se za štetu nastalu od opasne stvari odgovara bez obzira na krivnju te je oštećeniku je za zasni-

20) Izreka presude Suda Europske unije u predmetu br. C-371/12 od 23.01.2014.g. glasi:
"Slijedom navedenog, Sud (drugo vijeće) odlučuje:

Članak 3. Stavak 1. Direktive Vijeća 72/166/EEZ od 24. travnja 1972. o usklađivanju zakona država članica...treba tumačiti na način da im se ne protivi nacionalno zakonodavstvo, poput onoga u glavnom postupku, koje predviđa poseban sustav naknade nematerijalne štete nastale zbog lakših tjelesnih ozljeda uzrokovanih prometnim nezgodama u cestovnom prometu, ograničavajući naknadu navedene štete u odnosu na ono što je dopušteno na području naknade istovjetne štete uzrokovane na drugačiji način, a ne tim nezgodama."

21) L.Belanić, „Treće osobe u osiguranju od automobilske odgovornosti“, *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci*, 1/2007, 3,4.

22) Zakon o obveznim odnosima – ZOO/78, Narodne novine 53/91, 73/91, 3/94, 7/96, 112/99, čl.178

vanje odgovornosti imatelja opasne stvari dovoljno da dokaže postojanje štete i sudjelovanje opasne stvari u štetnom događaju.²³ Praktički identično rješenje nalazi se u odgovarajućim zakonima država regije.

Unatoč tome što se nalaze u odsjeku o objektivnoj odgovornosti za štetu od opasne stvari, u prve tri od ukupno četiri odredbe kojima se regulira odgovornost u slučaju nezgode izazvane motornim vozilima, u vezi međusobnih odštetnih zahtjeva imatelja motornih vozila, izričito je propisana tzv. Subjektivna odgovornost ili odgovornost po osnovi krivnje, i to po načelu dokazane krivnje kod koje je, za razliku od načela presumiranja krivnje, oštećenik dužan dokazati postojanje krivnje na strain štetnika.²⁴

Za razliku od međusobne odgovornosti imatelja motornih vozila, propisano je da za štetu koju pretrpe treće osobe imatelji motornih vozila odgovaraju solidarno.²⁵

Pošto nema dvojbe da je motorno vozilo opasna stvar, jasno je da za štetu nastalu trećim osobama imatelji odgovaraju po načelima objektivne odgovornosti, slijedom čega ne trebaju dokazivati krivnju bilo kojeg imatelja za kojeg su dokazali da je sudjelovalo u nastanku štetnog događaja, pri čemu se postojanje uzročne veze presumira.²⁶

2.2. Specijalne odredbe, pojmovi i terminologija

Jedna od bitnih razlika između općih odredbi ZOO-a i specijalnih odredbi koje reguliraju materiju obveznih osiguranja u prometu, kao što su odredbe ZOOP-a, ogleda se u statusu vozača vozila koji je u sudaru s drugim vozilom pretrpio štetu uprometnoj nezgodi izazvanoj krivnjom vozača drugog vozila. Prema općim odredbama obveznog prava ovakav vozač nema status treće osobe obzirom se, kao što je već navedeno, međusobna odgovornost vlasnika prosuđuje prema pravilima subjektivne odgovornosti, tj. odgovornosti zasnovane na principu krivnje, dok je odgovor-

23) I. Crnić, J.Matić, *Odštetno pravo, Zgombić& Partneri d.o.o.*, Zagreb 2008., 19,20

24) „U slučaju nezgode izazvane motornim vozilom u pokretu koja je uzrokovana isključivom krivnjom jednog imaoaca, primjenjuju se pravila o odgovornosti po osnovi krivnje“, Čl.178. st.1. ZOO/78

„Ako postoji obostrana krivnja, svaki imalac odgovara za ukupnu štetu koju su oni pretrpjeli razmjerno stupnju svoje krivnje“, Čl.178. st.2. ZOO/78

25) ZOO/78, čl. 178. st.4.

26) M. Karanikić, *Krivica kao osnov deliktne odgovornosti u građanskom pravu, Pravni fakultet Univerziteta u Beogradu*, Beograd 2009., 66,67

nost prema trećima objektivna i solidarna. Obzirom se specijalne odredbe odnose na osiguranje vlasnika, odnosno korisnika motornih vozila od odgovornosti za štete trećim osobama to u slučaju identičnog kruga trećih osoba vozač ne bi imao pravo na naknadu prema specijalnim odredbama.

Prema specijalnim odredbama se, međutim, i vozač može smatrati trećom osobom, i to upravo u situaciji kad je pretrpio štetu u prometnoj nezgodi za čiji nastanak je kriv vozač drugog vozila, zbog čega ima pravo na naknadu štete temeljem osiguranja od autoodgovornosti vozača krivog za nastanak tog štetnog događaja.²⁷ Iz iznijetog proizlazi da postoji različit status trećih osoba u smislu mogućnosti ostvarenja naknade temeljem ovog osiguranja, spomenutih vozača kao trećih osoba koje pravo na naknadu ostvaruju po načelu subjektivne odgovornosti i trećih osoba koje pravo na naknadu od osiguratelja zasnivaju na objektivnoj odgovornosti (putnici, pješaci, biciklisti, itd.) što bi moglo dovesti i do njihove neravnopravnosti po pitanju visine naknade, u smislu dostatnosti osigurane svote i dileme u vezi mogućnosti kumulacije osiguranih svota.

Daljnje nedoumice mogu biti izazvane tumačenjem sadržaja i značenja pojedinih ključnih pojmova upotrebljenih u zakonskim tekstovima koji se odnose na ovu materiju. Tako primjerice pojmovi koji se koriste u ZO-OP-u, kao npr. odgovorni osiguratelj i prouzročenje štete, ukoliko su sukladno nomotehničkim pravilima jednoznačno i dosljedno određeni, mogu donijeti dodatne probleme.

Nomotehnička pravila, u koje spadaju i opći principi terminologije, nalažu da terminologija korištena u propisima mora, između ostalog, biti jasna, dosljedna i precizna. U propisu se koristi terminologija uz što je moguće manje odstupanja od značenja u svakodnevici u odnosu na pravni i stručni smisao.

Korištenje terminologije koja ima dva ili više značenja treba izbjegavati, a ako to nije moguće željeno značenje treba definirati posebnom odredbom koja se nalazi u uvodnom dijelu propisa. Upotreba terminologije u cijelom tekstu propisa treba biti dosljedna, a kad se izraz upotrijebi u jednom značenju, mora se u istom značenju upotrebljavati kroz cijeli propis. U propisu se mora koristiti precizna terminologija, čije su pravne posljedice

27) L. Belanić,⁹

nesumnjivo jasne.²⁸

Ukoliko se prihvati da su ukazana pravila poštovana, odgovornost osiguratelja prema trećim osobama po odredbama ZOOP-a bitno se razlikuje od odgovornosti osiguranika prema trećim osobama po općim odredbama o odgovornosti. Naime, u čl. 3. st.1 ZOOP-a se određuje značenje pojmova sadržanih u ovom Zakonu, te se u točki 7. određuje pojam **odgovornog osiguratelja** kao *društva za osiguranjes kojim je vlasnik prijevoznog sredstva, a kojim je prouzročena šteta, sklopio ugovor o osiguranju od odgovornosti za štetu nanesenu trećim osobama.*

Pojam odgovorni osiguratelj se očito veže za termin prouzročenja štete, a željeno značenje tog termina nije posebno određeno u spomenutom čl.3. ZOOP-a, dok problem nastaje zbog činjenice da se termin prouzročenje štete koristi i kod subjektivne odgovornosti²⁹ i kod objektivne odgovornosti.³⁰ Odredbe iz kojih je moguće zaključivati o značenju upotrijebljenog termina prouzročenja štete nalaze se u poglavlju koje regulira isključenje iz osiguranja, određenjem osoba koje nemaju pravo na naknadu po osnovi osiguranja od automobilske odgovornosti, tzv. negativnim određenjem pojma trećih osoba po kojem u krug trećih osoba ulaze sve one osobe za koje nije izričito propisano da nemaju pravo na naknadu.³¹ Tako se primjerice u čl. 23. st.1. ZOOP-a propisuje da nema pravo na naknadu: „vozač vozila kojim je prouzročena šteta te njegovi srodnici i druge fizičke ili pravne osobe glede štete zbog smrti ili tjelesne ozljede vozača.“ Ovdje se termin prouzročenja štete nedvojbeno koristi u značenju krivnje za nastanak štete, odnosno u smislu isključenju prava na naknadu vozaču koji je skrivio štetu, a obzirom je ranije u radu obrazloženo da se vozač drugog vozila, koji bi pretrpio štetu u sudaru s vozačem koji je skrivio nastanak prometne nezgode, smatra trećom osobom i ima pravo na naknadu štete iz osiguranja od autoodgovornosti krivog vozača. Ista pozicija je i u pogledu srodnika i drugih fizičkih ili pravnih osoba zbog smrti ili tjelesne ozljede jednog i drugog vozača, a identično značenje termina prouzročenja štete

28) Jedinstvena pravila za izradu pravnih propisa u institucijama Bosne i Hercegovine, Službeni glasnik BiH, br. 11/05, čl.34. – 37.

29) ZOO, čl.1045. st.1. glasi: „Tko drugome prouzroči štetu, dužan je naknaditi ako ne dokaže da je šteta nastala bez njegove krivnje“

30) ZOO, čl.1069. st.3 glasi: „ Za štetu prouzročenu pogonom dvaju ili više motornih vozila odgovaraju njihovi vlasnici solidarno“

31) L. Belanić, 4,5

proizlazi i iz ostalih stavaka odredbe čl. 23. ZOOP-a

Obzirom na ranije ukazana nomotehnička pravila o dosljednom i jednoznačnom korištenju terminologije kroz cijeli propis nameće se zaključak da termin prouzročenje štete u ZOOP-označava krivnju za nastanak štetnog događaja, te da bi se stoga i pojam odgovornog osiguratelja trebalo tumačiti u smislu subjektivne odgovornosti, a što bi bilo u skladu s stavovima o nužnosti svođenja cjelokupne štete iz jednog štetnog događaja u opseg pokrića odgovornog osiguratelja, tj. stavova o nedopustivosti kumulacije više osiguranih svota. Pojam odgovorni osiguratelj koristi se na više mjesta u ZOOP-u, u poglavlju koja se odnose na prava oštećenih osoba na podnošenje neposrednog zahtjeva odgovornom osiguratelju (čl.11.) i u poglavlju koje se odnosina postupak i rokove za rješavanje odštetnih zahtjeva kod odgovornog osiguratelja i pravo oštećene osobe na podnošenje tužbe protiv odgovornog osiguratelja (čl.12). zbog čega je pitanje značenja upotrebljenih pojmova i termina itekako važno.

Posljedično se, u smislu mogućnosti kumulacije osiguranih svota, nebitnom ukazuje činjenica da li je do štete došlo u prometnoj nezgodi u kojoj je sudjelovalo jedno ili više vozila. Takav stav podupiru i odredbe, redom sadržane u zakonima u regiji kojima se uređuje ili se uređivala materija obveznog osiguranja od autoodgovornosti, o srazmjernom smanjenju prava oštećenih osoba prema društvu za osiguranje u slučaju kad ima više oštećenih osoba, a ukupna je šteta veća od iznosa limita pokrića, te da obveza društva po jednom događaju ne može biti veća od propisanog limita.

Naime, odredbe o razmjernom smanjenju prava, u stvari naknade, kako cjelokupna šteta svih oštećenih po jednom štetnom događaju ne bi prelazila limit pokrića odgovornog osiguratelja, uopće ne bi bile potrebne niti bi imale smisla kod kumulacije više osiguranih svota, jer bi u tom slučaju oštećene osobe iscrpljenjem jedne osigurane svote, i to bez ikakvog smanjenja prava, jednostavno prešle na drugu, itd., do potpune naknade, a eventualno razmjerno smanjenje bi dolazilo u obzir samo kod zadnje police što bi u stvarnosti moglo dovesti do neravnopravnog tretmana pojedinih oštećenika, ali i osiguratelja.

Takvo pravno rješenje zaista ne proizlazi iz sadržaja i smisla odredbi o razmjernom smanjenju prava prema društvu za osiguranje, međutim, ar-

gumente nalazi u općim odredbama obveznog prava o odgovornosti za štete trećim osobama kojima je šteta pričinjena pogonom ili upotrebom dvaju ili više vozila, a po načelima objektivne i solidarne odgovornosti, potkrjepljene pravnom teorijom da predmet osiguranja kod osiguranja od odgovornosti predstavlja imovinskopravnu odgovornost osiguranika za štetu iz nekog obveznog pravnog odnosa, odnosno da za utvrđenje obveza iz ugovora o osiguranju izvanugovorne odgovornosti vrijede pravila obveznog prava o deliktnoj odgovornosti.³²

Naime, kada se govori o deliktnoj odgovornosti kao temelju utvrđenja obveza osiguranika, a posljedično i osiguratelja, nedvojbeno je da ista obuhvaća i objektivnu odgovornost.³³

3. STAVOVI PRAVNE TEORIJE I SUDSKA PRAKSA

3.1. Pravna teorija

U pravnoj teoriji mogu se naći autori koji ukazuju na postojanje različitih stajališta u sudskoj praksi po pitanju smisla zakonskih odredbi o minimalnoj svoti pokrića, pri čemu zauzimaju jasan stav o nedozvoljenosti kumuliranja osiguranih svota s argumentima da bi u suprotnom došlo do nejednakosti oštećenih osoba, odnosno privilegiranju jedne grupe oštećenih u odnosu na druge, odnosno nemogućnosti povrata plaćenog u regresnoj parnici ako je osiguratelj čiji je osiguranik kriv za štetu iscrpio osiguranu svotu po svojoj polici. Tako se ukazuje na stav dr. Marijana Ćurkovića³⁴:

*“Međutim, ako pođemo od toga da je zakonodavac za svakog vlasnika vozila propisao jednu najnižu osiguranu svotu po jednom štetnom događaju, nema temelja za kumuliranje osiguranih svota dvojice ili više vlasnika motornih vozila koja su sudjelovala u nesreći. **Zakonodavac je propisivanjem minimalnih osiguranih svota htio pružiti oštećenima osigurateljnu zaštitu do iznosa minimalne osigurane svote, ne dirajući u njihovo pravo na naknadu štete od štetnika, mimo i preko iznosa najniže osigurane svote. Solidarna odgovornost osiguratelja znači da oštećena stranka može tra-***

32) D.Pavić, 74

33) M. Karanikić, 31-35, 40,41

34) M. Ćurković, „Kumuliranje osiguranih svota iz različitih ugovora o osiguranju automobilske odgovornosti u istom štetnom događaju“, <http://osiguranje.hr/ClanakDetalji.aspx?15848>, (11.03.2015.)

žiti naknadu štete od bilo kojeg od njih ili obojice, ali uvijek do granice (pojedinačne) najniže propisane/ugovorene svote.“

Sličan stav, kojim se naglašava krajnja obveza osiguratelja čiji osiguranik kriv za nastanak štete, zastupa i dr. B. Matijević³⁵:

„...da se, kada kao solidarni dužnik po osnovi objektivne odgovornosti trećoj osobi štetu naknadi osiguratelj čiji osiguranik nije odgovoran za prometnu nesreću, primjenjuje i pravilo „solidarni dužnik koji isplati više nego što iznosi njegov udio u šteti može tražiti od svakog od ostalih dužnika da mu nadoknadi ono što je platio za njega“, a osiguratelj čiji je osiguranik kriv za prometnu nesreću može odgovarati (samo) do propisane/ugovorene svote osiguranja za pojedino osigurano vozilo,... ako visina ukupne štete prelazi svotu osiguranja, a „treće osobe“ zatraže njenu naknadu od osiguratelja čiji osiguranik nije odgovoran za prometnu nesreću (po pravilima solidarne i objektivne odgovornosti), isti ju je u obvezi naknaditi ali vodeći računa o pravilu proporcije (koje bi se primjenjivalo u slučaju da „treće osobe“ naknadu zatraže od osiguratelja čiji je osiguranik odgovoran za štetu) i činjenici da je osigurana svota propisana po jednom štetnom događaju i da obveza osiguratelja čiji je osiguranik odgovoran za štetu ne može biti veća od svote osiguranja koja vrijedi za to vozilo“

Gornji stavovi djelom potvrđuju prethodno u radu iznijete teze o zaključcima koji proizlaze iz regulative ove materije, kako iz nacionalnih zakona, tako i iz Direktiva Europskog Parlamenta i Vijeća.

Istovremeno, u pravnoj doktrini se problematizira moguća manjkavost takvog stava, a nalazi se upravo u tome što naglašava krivnju kao kriterij utvrđenja obveze osiguratelja.

Name, u pravnoj teoriji je zauzet stav da je predmet osiguranja od odgovornosti obveza osiguranika kao štetnika u pravnom odnosu odgovornosti za štetu, da oštećenoj osobi prema pravilima obveznog prava nadoknadi štetu koju je prouzročio svojom štetnom radnjom, odnosno da za utvrđivanje obveza iz ugovora o osiguranju izvanugovorne odgovornosti vrijede pravila obveznog prava o deliktnoj odgovornosti osiguranika.

Drugim riječima, u ugovorenim ili propisanim granicama osiguratelj

35) B. Matijević, „ Izvan/sudska praksa vezana uz osiguranu svotu kod obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti“, *Hrvatska pravna revija*, 9/2005, 41

odgovora po istim načelima odgovornosti kao i osiguranik.³⁶

Kao što je već ukazano, za odgovornost imatelja vozila kao opasne stvari prema trećim osobama, vrijede pravila o objektivnoj odgovornosti, zbog čega u odnosu na treće osobe ne dolazi u obzir utvrđenje odgovornosti prema kriteriju krivnje, pa ju u tom kontekstu nije opravdano niti spominjati.

Potrebno je pri tome razlikovati regresne zahtjeve koji se ne tiče odgovornosti prema trećima već međusobne odgovornosti solidarnih dužnika prema udjelima u šteti, za koju je opet izričito propisana odgovornost po kriteriju krivnje,³⁷ s tim da se čini kako citirani autori zanemaruju i činjenicu da osiguratelj čiji osiguranik nije kriv za nezgodu i štetu, a koji je oštećenom isplatio štetu temeljem objektivne i solidarne odgovornosti, ima pravo na regres od bilo kojeg solidarnog dužnika ili odgovorne osobe, što znači da regres može ostvariti i od vlasnika (vozača) vozila koji je skrivio štetu u slučaju da regres ne može ostvariti od njegova osiguratelja zbog iscrpljene svote osiguranja.

3.2. Sudska praksa

Domaća sudska praksa, kao što je već navedeno, iznosila je oprečne stavove po ovom pitanju, unoseći dodatnu zbrku sa stavom, zauzetim u brojnim odlukama, o potrebi zbrajanja osiguranih svota u slučaju kad su vozila sudionika u nezgodi osigurana kod istog osiguratelja, što smatramo irelevantnim zbog toga što bi se propisana svota trebala primjenjivati po jednom štetnom događaju neovisno o broju sudionika i činjenici jesu li vlasnici osigurani kod istog osiguratelja ili ne, čime bi sve treće osobe bile u ravnopravnom položaju.

Tako se često navodio stav, kao u odlukama Vrhovnog suda br.Rev-2411/94, br. Rev-1156/89, da oštećeni, u situaciji kad su u nezgodi sudjelovala dva ili više imatelja motornih vozila čija su vozila bila osigurana kod istog osiguratelja, imaju pravo zahtjevati naknadu po osnovi obje

36) D.Pavić, 74, 75

37) ZOO/78, čl. 208. glasi:

st.1. Solidarni dužnik koji isplati više nego što iznosi njegov udio u šteti može tražiti od svakog od ostalih dužnika da mu naknadi ono što je platio za njega.

st.2. Koliko iznosi udio svakog pojedinog dužnika sud određuje s obzirom na težinu njegove krivnje i težinu posljedica koje su proistekle iz njegova djelovanja.

police, pri čemu se svote osiguranja zbrajaju.³⁸

Iz ovakvog stava može proizaći zaključak da oštećeni u istoj situaciji, s razlikom ako se radi o različitim osigurateljima, ne bi imali pravo na naknadu iz obje police.³⁹⁴⁰

Smatramo da činjenica da li se radi o istom ili različitim osigurateljima može biti jedino relevantna s procesnopravnog aspekta dok nije odlučna po pitanju mogućnosti ostvarenja naknade od strane trećih osoba iz jedne ili više policia, istog ili različitih osiguratelja.

U novijoj odluci br.Rev-x 644/13 od 03.11.2015.g. Vrhovni sud RH, međutim, nije prihvatio stav nižestupajnskih sudova prema kojem isplatom svote osiguranja od strane jednog osiguratelja nije prestala obveza drugih osiguratelja za isplatom daljnje štete trećoj osobi-putnici.

Na taj način Vrhovni sud RH, s pozivom na odredbe čl. 178.st.4. i čl. 414.st.1. ZOO te čl. 85.st.1. Zakona o osiguranju, iznosi jasan pravni stav da se sva šteta svodi u opseg pokrića osiguratelja čiji je osiguranik odgovoran za nastanak štetnog događaja, i to u okolnostima nastanka štete kod treće osobe-putnice u prometnoj nezgodi u kojoj je sudjelovalo više vozila a osiguratelj vozila koji je isključivo odgovoran za nastanak štetnog do-

38) I. Kaladić, „Odgovornost osiguratelja temeljem obveznog osiguranja od odgovornosti za štetu prouzročenu motornim vozilima u pokretu trećim osobama do visine zbroja svote osiguranja iz dvije police“, *Pravo i porezi* br.3. 2001., 37, fn. 3. i 4.

39) Vrhovni sud Republike Hrvatske -VSRH, br. Rev-x951/11-2 od 14.12.2012.god.:

„Pogrešno nižestupajnski sudovi smatraju da tuženik kao osiguratelj odgovara za štetu iz predmetnog štetnog događaja u visini zbroja svih policia osiguranja za sva vozila koja su sudjelovala u predmetnom štetnom događaju. Naime, pri utvrđivanju obima odgovornosti tuženika za štetu u predmetnom štetnom događaju mogu se uzeti u obzir samo police osiguranja motornih vozila koja su sudjelovala u predmetnom štetnom događaju, koje je izdao tuženik kao društvo osiguranja.“

40) VSRH, br. Rev-x 1086/12-2 od 30.04.2013.god.:

„Pogrešno sudovi nižeg stupnja ocjenjuju da se u slučaju kada treći (u ovom slučaju tužitelj) trpi štetu kao posljedica sudara dva motorna vozila u pokretu koji nisu obvezno osigurani od posljedica prometne nezgode kod istog osiguravatelja da se osigurane svote zbrajaju. Upravo suprotno, u takvoj situaciji, dakle kada tuženik nije osiguravatelj od obvezne odgovornosti za oba motorna vozila koja su sudjelovala u štetnom događaju, već je svaki od tuženika osiguravatelj jednog od vozila, on odgovara za štetu samo do visine osigurane svote u odnosu na vozilo koje je kod njega osigurano te se osigurane svote ne zbrajaju...Kod takvih činjenica, vodeći računa da dosuđena šteta ne premašuje iznos ograničene svote od 1.400.000,00 kuna to prigovor iscrpljenosti svote osiguranja nije osnovan, neovisno o tome što sudovi nižeg stupnja pogrešno smatraju da se svote osiguranja zbrajaju.“

gađaja je isplatio cjelokupni iznos osigurane svote od 1.400.000,00 kn.⁴¹

Sudska praksa Europskog suda u dobrom djelu se formira na mišljenjima nezavisnih odvjetnika koji u konkretnim slučajevima prethode presudama, pa je svakako zanimljivo pogledati stavove koji se ističu, a mogu biti od značaja za razjašnjenje dileme o kojoj je riječ u radu.⁴²

Tako se ukazuje na dijelove mišljenja nezavisnog odvjetnika koje je prethodilo već spomenutoj Presudi Europskog suda u predmetu br. C-371/12⁴³:

„39. Najprije bih istaknuo da se čini da gotovo općeprihvaćeno načelo kako šteta koju bi pojedinac mogao pretrpjeti zbog nezakonitog postupaka

41) VSRH, br. Rev-x 644/13-2 od 03.11.2015.god.:

„Za štetu što je pretrpe treće osobe imatelji motornih vozila odgovaraju solidarno (čl.178.st.4. ZOO).

Prema odredbi čl.141. st.1. ZOO, svaki dužnik solidarne obveze odgovara vjerovniku za cijelu obvezu i vjerovnik može zahtijevati njezino ispunjenje od koga hoće, sve dok ne bude potpuno ispunjena, ali kad jedan dužnik ispuni obvezu, ona prestaje i svi se dužnici oslobađaju.

Stoga, u situaciji kad je jedan od sudionika prometne nezgode (Euroherc osiguranje d.d.) kao solidarni dužnik na temelju odredbe čl. 178. st.4. ZOO, naknadio štetu u visini 1.400.000,00 kn, obveza ostalih dužnika ugasila se.“

42) T.Čapeta/S.Rodin, *OsnovepravaEuropskeUnije*, II. izmjenjeno i dopunjeno izdanje, Narodne Novine d.d., Zagreb 2011., 11.:

„U pravnom poretku EU izreka odluke Europskog suda predstavlja izvor prava.

Međutim, obrazloženja odluka Europskog suda su izuzetno bitna, i to ne samo u kontekstu konkretnog postupka u kojem je presuda donesena, već i izvan njega. U praksi, takva obrazloženja mogu biti napisana na više od 20 stranica, a u sebi sadrže sudsko shvaćanje prava i društvenog konteksta, stavljeno u činjenični kontekst u povodu kojeg se vodi postupak pred sudom. Kada jednom Europski sud zauzme određeno pravno shvaćanje o značenju određene pravne norme, to će, u pravilu, učiniti u obrazloženju svoje odluke.

Kasnije odluke suda temeljit će se na takvim pravnim shvaćanjima, i često će se pozivati na raniju sudsku praksu. Stoga je razumljivo daje najzanimljiviji dio teksta odluka Europskog suda upravo onaj koji se nalazi u obrazloženju. Osim toga, u obrazloženjima svojih odluka Europski sud opsežno izlaže argumente stranaka u sporu, intervenijenata u spor, primjerice vlada država članica ili političkih institucija EU, te se često poziva na mišljenje nezavisnog odvjetnika (engl. Advocate General). Time Sud objašnjava diskurs u kontekstu kojeg se odlučio upravo za zauzeto stajalište o značenju neke pravne norme, što daje veći legitimitet, pa stoga i autoritet sudskom shvaćanju prava. Države članice imaju obavezu poštivati i provoditi odluke ES.

Ta se obaveza, koja proizlazi iz čl. 4(3) UEU (ranije čl. 10 UEZ), koji propisuje obavezu iskrene suradnje, odnosi na sva državna tijela, uključujući, u okvirima njihove nadležnosti, i nacionalne sudove. U suprotnom, moguće je da dođe do dovoljno ozbiljne povrede prava EU, što je jedna od pretpostavki da bi fizičke i pravne osobe od države mogle ostvariti naknadu štete.“

43) Mišljenje nezavisnog odvjetnika N. Wahla, iznijeto u predmetu C-371/12, Enrico Petillo, Carlo Petillo protiv Unipola, 09.10.2013

nja druge osobe i koja se mora naknaditi načelno uključuje i štetu koja nadilazi sam novčani gubitak.

40. Koliko je meni poznato, to načelo postoji u velikoj većini država članica, iako postoje velike razlike u izrazima koji se koriste za označavanje tog instituta i njegovog točnog dosega, uvjeta koji moraju biti ispunjeni i iznosa naknade koju treba isplatiti.

U međunarodnom javnom pravu također je općeprihvaćeno jako široko poimanje štete ili povrede koju treba naknaditi u slučaju protupravnih radnji, uključujući nematerijalnu štetu.

43. Načelo naknade nematerijalne štete se tijekom vremena razvijalo te je danas postalo općeprihvaćeno i od velikog značaja. Ideja da osoba koja je žrtva protupravnog postupanja druge osobe ima pravo na naknadu za svu pretrpjelu štetu, neovisno o tome imaju li povrijeđeni interesi materijalnu ili nematerijalnu dimenziju i može li se utvrditi njihova objektivna ekonomska vrijednost, u današnjem je društvu čvrsto ukorijenjena.

56. U odnosu na drugu suprotnost navedenu u gornjoj točki 36., naveo bih da iz postojeće sudske prakse sasvim jasno proizlazi da države članice ne mogu isključiti ili ograničiti odgovornost osiguratelja za štetu do te mjere da se naknada za tu štetu mora (u cijelosti ili djelomično) zahtijevati izravno od vozača ili vlasnika automobila.

57. To bi naime dovelo do ograničenja osiguravateljnog pokrića, čime bi se očito kršilo načelo da obvezno osiguranje mora žrtvama nezgoda izazvanih upotrebom vozila omogućiti nadoknadu cjelokupne štete koju su pretrpjeli, do iznosa utvrđenih Prvom, Drugom i Trećom direktivom.(46) Kako je to nezavisni odvjetnik P. Mengozzi naveo kada je spomenuo Direktivu 2009/103, ta direktiva „se temelji na ideji da osiguratelj mora načelno uvijek nadoknaditi štetu žrtvama, osim ako se ne primjenjuje jedna od iznimki koje su izričito navedene u Direktivi.(47) Smatram da je takvo stajalište primjenjivo i u odnosu na Prvu, Drugu i Treću direktivu.

Dodao bih i da se te direktive temelje i na ideji da osiguratelj mora načelno u cijelosti nadoknaditi štetu, u granicama i pod uvjetima koji su propisani Prvom, Drugom i Trećom direktivom.

Iz citiranog mišljenja može se razabrati da se nezakonito i protupravno postupanje u uzrokovanju štete nalazi u izvorištu građansko pravnog delik-

ta koji zasniva odgovornost za naknadu štete, što opet predstavlja odmak od načela objektivne odgovornosti, a posebno je zanimljiva, ukoliko dobro tumačimo, svojevrsna zabrana prebacivanja odgovornosti s osiguratelja na osiguranika u smislu obveze naknade štete, a što bi se onda odrazilo i na nemogućnost regresne naknade osiguratelja, čiji osiguranik nije skrivio štetni događaj, prema štetniku u situaciji kad je njegov osiguratelj iscrpio svotu pokrića.

S druge strane se posebno izraženo naglašava načelo zaštite žrtava nezgoda izazvanih upotrebom vozila i potrebi nadoknade cjelokupne štete, što predstavlja jedan od glavnih razloga pojave objektivne odgovornosti kod odgovornosti za štetu nastalu od opasne stvari, kao i pojave ove vrste osiguranja.

ZAKLJUČAK

Nedvojbeno je da u pravnoj doktrini i sudskoj praksi postoje suprotni stavovi u vezi dopuštenosti kumulacije osiguranih svota. S jedne strane, čini se da se autori koji o tome zauzimaju negativan stav u suštini pozivaju na načelo poštenja u smislu da nije pošteno i pravedno da štetu i štetne posljedice snosi netko tko nije kriv za nastanak štetnog događaja. Specijalne odredbe koje reguliraju osiguranje od odgovornosti za štete nanesene uporabom motornih vozila i njihovo nesuglasje s općim normama obveznog prava u pogledu kruga trećih osoba, u pogledu značenja ključnih pojmova kao što su prouzročenje štete ili odgovorni osiguratelj, te kriterija odgovornosti koji proizlaze iz upotrebe tih pojmova, kao i odredbe da obveza društva za osiguranje po jednom štetnom događaju ne može biti veća od propisanih minimalnih iznosa pokrića ili najnižih osiguranih svota, te odredbe o da se u slučaju ukupne štete koja prelazi te iznose obveza društva prema oštećenima razmjerno smanjenju prava oštećenika ukoliko ukupna šteta prelazi iznos pokrića, posredno podupiru takav stav, kao i činjenica da su minimalni iznosi osiguranih svota kako su određeni propisima Europske unije, a koje će, prije ili kasnije, s ulaskom u članstvo država Europske unije biti obavezne i za ostale zemlje u regiji, upravo propisani s obrazloženjem da predstavljaju važan element u osiguranju zaštite oštećenika, kao i to da minimalni iznos pokrića od 1.000.000,00 Eur po oštećeniku ili 5.000.000,00 Eur po odštetnom zahtjevu, bez obzira na broj oštećenika, predstavlja prihvatljiv i primjeren iznos pri čemu se vodilo obzira i o činjenici mogućnosti nezgoda s više oštećenika s vrlo teškim ozljedama.

S druge strane, opće norme obveznog prava koje propisuju objektivnu odgovornost za cjelokupnu štetu koju pretrpe treće osobe, bez obzira na krivnju bilo kojeg imatelja, odnosno vlasnika koji je bio sudionik prometne nezgode i stav pravne doktrine da osiguratelji odgovora po istim načelima odgovornosti kao i njihovi osiguranici daju temelj za zaključak o dozvoljenosti kumulacije osiguranih svota u smislu da pravo trećih osoba na naplatu cjelokupne štete nije ograničeno na svotu pokrića samo jedne police.

Ipak, sve jači naglasak i evolucija zaštite žrtava prometnih nezgoda mogla bi u budućnosti, na načelima poput uzajamnosti i sl., dovesti do obveze na naknadu štete svim oštećenima u prometnim nezgodama bez obzira na odgovornost, subjektivnu ili objektivnu, kakva rješenja već postoje i u okviru same Europske unije.

THE SUFFICIENCY OF THE COVERAGE AMOUNT IN AUTOMOBILE LIABILITY INSURANCE

ABSTRACT

This paper deals with the issue of insurance coverage sufficiency with respect to compulsory automobile liability insurance, with an emphasis on legal issues in cases in which the total damage compensation resulting from a single harmful event exceeds the amount insured by the liable insurer, and the respective damage was incurred in a multi-vehicle accident.

The question whether such cases lead to so-called cumulation of the insured sum of all vehicles or not is a key issue in the legal doctrine and case law, since there are different views on the issue of cumulation of insured amounts, which arise from the interpretation and analysis of liability and compulsory motor vehicle liability insurance.

This issue is particularly present in the countries of the region as the minimum amount of insurance under the policy of compulsory motor liability insurance often does not cover the total damage to the injured originating from an adverse event or accident. The question is raised whether such cases lead to the so-called cumulation of the insured amounts of all vehicles or not?

Keywords: minimum coverage, cumulation of insured amounts, liable insurer, joint and several liability.