

Doc. dr Loris BELANIĆ*

Odgovornost za automobilske štete u hrvatskom pravu sa osvrtom na neka pitanja ove odgovornosti u poredbenom pravu¹

UDK: 368.212.032.5:34(497.13)

Primljen: 23. 2. 2015.

Prihvaćen: 5. 3. 2015.

Informativni prilog

Apstrakt

Pravila o automobilske odgovornosti za štetu izravno utječu na obveze osiguratelja od automobilske odgovornosti prema trećim osobama, kao i na eventualno postojanje njegovog prava regresa prema odgovornoj osobi. U prvom djelu rada daje se prikaz zakonskog uređenja odgovornosti za štetu koja potječe od motornog vozila u pogonu u hrvatskom pravu. Obraduje se pitanje posebnih pretpostavki automobilske odgovornosti za štetu (prometna nesreća, motorno vozilo, pogon motornog vozila), kao i pravila odgovornosti vlasnika motornog vozila prema trećima, te u slučaju sudara prema ostalim vlasnicima motornih vozila. Posebna je pažnja posvećena kategoriji trećih oštećenih osoba. Na kraju rada prikazuju se neka pravila o automobilske odgovornosti za štetu u izabranim poredbenim pravnim sustavima.

Ključne riječi: šteta, odgovornost, motorno vozilo, prometna nesreća, treća osoba

1. UVOD

U Republici Hrvatskoj Zakonom o obveznim odnosima (u daljem tekstu: ZOO),² je, pored ostalog, uređena i materija izvanugovorne odgovornosti za štetu (čl. 1045-1110). Zbog svoje izuzetne važnosti odgovornost za tzv. automobilske štete uređena je posebnim odredbama koje nose naziv „Odgovornost za štete izazvane motornim vozilom u pogonu” (čl. 1068-1072) a koje

* Sveučilište u Rijeci, Pravni fakultet, Rijeka, Hrvatska, e-mail: lorisb@pravri.hr

¹ Ovaj rad je izrađen u sklopu projekta potpora znanstvenim istraživanjima Sveučilišta u Rijeci: „Zaštita korisnika na hrvatskom i europskom tržištu financijskih usluga” (br. 13.08.1.2.01)

² Narodne novine RH, br. 35/05, 41/08, 75/09, 125/11.

su smještene unutar odsjeka čiji je naslov: „Odgovornost za štetu od opasne stvari ili opasne djelatnosti” (čl. 1063-1072). Ovdje valja naglasiti da se za štetu od opasnih stvari ili djelatnosti odgovara bez obzira na krivnju (ZOO, 2005, čl. 1045, st. 3), tj. odgovara se po principu objektivne odgovornosti za štetu. Na osnovu rečenoga i iz samog položaja zakonskih članka uočava se da se glede odgovornosti za štetu izazvanu motornim vozilom u pogonu zakonodavac opredijelio za objektivnu odgovornost te da je već samim zakonom motorno vozilo svrstano u kategoriju opasnih stvari. Koje se ostale stvari smatraju opasnim, zakon ih posebno ne navodi, već je to prepušteno sudskoj praksi. Time se naglašava posebna važnost zakonskog uređenja odgovornosti za tzv. automobilske štete jer zakonodavac nije htio dopustiti da se pojedinačno odlučuje o tome smatra li se motorno vozilo u pogonu opasnom stvari ili ne.

U ovoj vrsti odgovornosti za štetu potrebno je razlikovati opće i posebne pretpostavke odgovornosti. Pod općim pretpostavkama odgovornosti podrazumijevamo one koje se uvijek moraju ispuniti da bi općenito nastao pravni odnos odgovornosti za štetu (pa tako i u ovom slučaju): šteta, štetna radnja, uzročnost, protupravnost, subjekti odgovornosti za štetu (štetnik i oštećenik). Pod posebnim pretpostavkama podrazumijevamo one koje se dodatno moraju ispuniti da bi nastala odgovornost za štetu izazvanu motornim vozilom u pogonu. To su: prometna nesreća kao specifična štetna radnja, motorno vozilo te pogon motornog vozila. Sve se navedene pretpostavke moraju ostvariti da bi nastao odnos izvanugovorne odgovornosti za štetu izazvanu motornim vozilom u pogonu.

2. PROMETNA NESREĆA KAO ŠTETNA RADNJA

Prometne su nesreće (nezgode) najčešći i najmasovniji oblik štetnih radnji koje imaju velike posljedice za život, zdravlje i imovinu ljudi, pa je stoga, ZOO poseb-

ne odredbe (čl. 1068–1072) posvetio upravo odgovornosti za štetu izazvanu motornim vozilom u pogonu, koje sadržavaju nešto drukčija pravila odgovornosti u odnosu na opće uređenje odgovornosti za štetu.

Prometna nesreća (nezgoda) u ovom slučaju je ona bitna činjenica (koja je ujedno i štetna radnja) za koju se vezuje postanak obveznogpravnog izvanugovornog odnosa odgovornosti za štetu (građanski delikt) između štetnika i oštećenika. U teoriji se prometna nesreća definira kao civilni delikt, odnosno štetna radnja ili događaj koji je prouzrokovan motornim vozilom (Klarić, 2003, 225). Važno je istaknuti da je sudar, tj. sraz dva ili više motornih vozila, između kojih je došlo do fizičkog kontakta, samo jedan oblik prometne nesreće. Nije nužno da dođe do fizičkog kontakta između vozila da bi došlo do štetnog događaja, odnosno prometne nesreće (npr. slijetanje s ceste, ispadanje predmeta iz vozila na koje naleti drugo vozilo, nalet na pješaka, biciklista, životinju itd.). Stoga bi se sudar (sraz) motornih vozila mogao smatrati prometnom nezgodom u užem smislu, za razliku od prometne nezgode u širem smislu koja se odnosi na sve ostale štetne događaje prouzrokovane motornim vozilom.

Sam ZOO ne definira što se smatra prometnom nesrećom. Doduše, kad svojim odredbama uređuje međusobne odštetne zahtjeve vlasnika (ZOO, 2005, čl. 1072), govori o šteti koja je prouzročena pogonom dva ili više motornih vozila, pa se nameće zaključak da se ponajprije misli na sudar kao prometnu nesreću. No, već je istaknuto da je to samo jedan od oblika prometne nesreće (nezgode).

Prometna nesreća nužno mora biti povezana s nastankom nekog od oblika štete (imovinske, tzv. štete na stvarima; neimovinske, tzv. štete na osobama). U tom smislu bila bi prihvatljiva definicija prometne nesreće prema Zakonu o obveznim osiguranjima u prometu³, koji prometnu nesreću definira kao događaj kod kojega je šteta nastala zbog uporabe prijevoznog sredstva (čl. 3 st. 1), pri čemu je prijevozno sredstvo zapravo motorno vozilo o kojem je riječ i u ZOO.

3. POJAM MOTORNOG VOZILA

Odredbe ZOO o odgovornosti za štetu izazvanu motornim vozilom u pogonu primjenjuju se samo ako je šteta posljedica pogona motornog vozila. Ako šteta potječe od nekog drugog vozila koje nije motorno, tada se navedene odredbe neće primjenjivati, već se primjenjuju opće odredbe ZOO o odgovornosti za štetu (načelo pretpostavljene krivnje). Stoga je bitno odrediti

³ Narodne novine RH, br. 151/05, 36/09, 75/09, 76/13.

pojam „motorno vozilo”, u smislu odredbi ZOO, kao i kad se smatra da je motorno vozilo u pogonu.

Pojam motornog vozila sadržan je u ZOO. Naime, motornim vozilom smatra se vozilo koje je namijenjeno da se snagom vlastitog motora kreće po površini zemlje, na tračnicama ili bez njih (ZOO, 2005, čl. 1068, st. 1). Prikolica, koja je povezana s motornim vozilom, smatra se sastavnim dijelom motornog vozila. Prema ZOO, ključna činjenica da bi se neko vozilo smatralo motornim vozilom jest da se kreće po zemlji snagom vlastitog motora. Pri tome nije bitno podliježe li vozilo obvezi registracije ili ne podliježe, kreće li se ono samo po cesti ili i po drugim površinama, tračnicama i slično. Bitno je da se radi o kopnenom motornom vozilu (na primer, osobni automobil, autobus, trolejbus, teretni automobil, tegljač, vatrogasno vozilo, specijalno vozilo, kampersko vozilo, traktor, traktorski priključak, moped, motocikl, motorni tricikl, četverocikl, ali i radni strojevi: kombajn, valjak, grejder, kosilica, buldožer, motokultivator, viljuškar, kopač rovova i sl.). Osim ovih vozila, u pojam motornih vozila, prema ZOO, ulazili bi još tramvaji, lokomotive i ostala vozila koja se kreću šinama (tračnicama). Priključna vozila koja su povezana s vučnim vozilom smatraju se, također, motornim vozilom prema ZOO. Ovdje bi ulazile: prikolice, poluprikolice, lake prikolice, prikolice s centralno postavljenim osovinama, ali i vagoni u kompoziciji s lokomotivom (vlak).

4. POJAM POGONA MOTORNOG VOZILA

Pitanje, kad je motorno vozilo opasna stvar ovisi upravo o njegovu pogonu. Načelno, motorno vozilo samo po sebi ne predstavlja opasnu stvar dok je u mirovanju. Upravo motorni pogon, koji se koristi za kretanje motornog vozila, čini motorno vozilo opasnom stvari (Čurković, 2007, 120). Tek bi u takvom slučaju mogla postojati objektivna odgovornost za štetu izazvanu motornim vozilom u pogonu. Ako bi motorno vozilo izazvalo štetu, a nije bilo u pogonu, odnosno kad se ne bi smatralo da je bilo u pogonu, odgovaralo bi se po pravilima o odgovornosti po načelu krivnje (tzv. subjektivno načelo odgovornosti za štetu).

Pogon motornog vozila podrazumijeva uporabu motornog vozila, odnosno njegovo korištenje, i to u skladu s njegovom namjenom. U tom smislu motorno vozilo je u pogonu kad se koristi u svrhu za koju je namijenjeno (ZOO, 2005, čl. 1068, st. 3).

Dakle, dvije su pretpostavke o tome što je pogon motornog vozila:

1) pogon motornog vozila u užem smislu koji podrazumijeva kretanje vozila,

2) korištenje motornog vozila u skladu s njegovom namjenom (što uključuje i situacije kada se motorno vozilo ne kreće, ali smatra se da je u pogonu).

Pogon motornog vozila ne smije se poistovjećivati samo s pokretom motornog vozila. Pogon je širi pojam od pokreta i motorno vozilo je u pogonu uvijek kad se koristi, upotrebljava u skladu s namjenom. Pokret (kretanje) motornog vozila je samo jedan oblik korištenja/uporabe motornog vozila koja bi bila u skladu s njegovom namjenom. U tom smislu ZOO izrijekom navodi da je motorno vozilo u pogonu i bez obzira na to radi li pri tome motor koji služi za njegovo kretanje. Smatra se da je motorno vozilo u pogonu ne samo kad se kreće snagom vlastitog motora, već i kad stoji i na mjestu s motorom u pogonu (pokretu), ali i onda kada se kreće, ali ne samo pomoću motora, već i po inerciji (Klarić, 2003, 226).

Logično je da pogon motornog vozila uvijek započinje stavljanjem motora u pokret, traje za vrijeme vožnje, a prestaje njegovim izbacivanjem iz pokreta (Stanišić, 2012, 274). Također, pogon motornog vozila ne prestaje privremenim prekidanjem vožnje i privremenim mirovanjem vozila kao što je to zaustavljanje ili parkiranje vozila.

Tako se vozilo, koje je bilo parkirano na mjestu koje služi za javno parkiranje, smatra vozilom u uporabi.⁴ Dakle, ako je zaustavljanje, odnosno mirovanje vozila usko vremenski povezano s njegovim pogonom, smatrat će se da je vozilo u pogonu.

Ovo iz razloga što i zaustavljanje/mirovanje vozila predstavlja povećanu opasnost za promet koji se oko njega odvija, pa se i sve vrijeme privremenog mirovanja smatra dijelom pogona vozila sve dok se planirana vožnja vozilom u potpunosti ne okonča. Također, i vozilo u kvaru, koje je pritom zaustavljeno, smatra se vozilom u pogonu, kao i vozilo koje je u kvaru, a koje se gura rukama ili se isto to vozilo vuče drugim vozilom (Stanišić, 2012, 274–275).

Druga pretpostavka, koja se mora ispuniti da bi se smatralo da je motorno vozilo u pogonu, jest da se motorno vozilo koristi (upotrebljava) u skladu s svrhom za koju je namijenjeno. Ako bi se motorno vozilo kretalo ili bi bilo u mirovanju, koje je vremenski povezano s pogonom motornog vozila, a da se ne koristi u skladu sa svojom svrhom, tada se ne bi radilo o motornom vozilu u pogonu. Dakle, pogon motornog vozila implicira u sebi i korištenje motornog vozila u skladu s njegovom namjenom.

Stoga se ne smatra da je motorno vozilo u pogonu ako je postavljeno na ulici radi osvjetljenja. Ili, šteta koja je nastala samozapaljenjem parkiranog motornog

vozila u garaži nije šteta nanescena vozilom u uporabi.⁵ Također, šteta koja potječe od vozila u servisnoj radionici tijekom obavljanja popravki na njemu nije šteta nastala pogonom motornog vozila.

Ovdje se već susrećemo s pojmom **uporaba motornog vozila**, koji ne poznaje ZOO, a koji nije identičan pojmu **pogona motornog vozila**. Vozilo može biti u uporabi i kad je izvan pogona, te pri tome može proizročiti štetu (parkirano u garaži, na javnoj površini nakon završetka planirane vožnje, parkirano vozilo radi osvjetljenja na ulici, vozilo na dizalici u servisnoj radionici, eksplozija i požar koji potječe od vozila kod samozapaljenja i dr.). U tom će slučaju postojati odgovornost vlasnika motornog vozila, ali se njegova odgovornost neće prosuđivati po objektivnom kriteriju, već po subjektivnoj odgovornosti (Ćurković, 2012, 28), sukladno odredbi tko drugome uzrokuje štetu, dužan je nadoknaditi je ako ne dokaže da je šteta nastala bez njegove krivnje (ZOO, 2005, čl. 1045). Ovo zbog toga što se u tom slučaju vozilo koje je u mirovanju, koje nije vremenski povezano s pogonom vozila, ne smatra opasnom stvari. Takvo mirovanje vozila predstavlja njegovu uporabu koja se ne smatra pogonom.

Također je već navedeno da vozilo nije u pogonu ako se upotrebljava u svrhu za koju nije namijenjeno. Potonje predstavlja uporabu motornog vozila koje se ne smatra pogonom. Stoga, možemo zaključiti ako je motorno vozilo u uporabi, a nije u pogonu, onda se ono neće smatrati opasnom stvari, pa se za štete nastale od uporabe motornog vozila odgovara po načelu subjektivne odgovornosti, za razliku od pravila o objektivnoj odgovornosti, koja se primjenjuju kod šteta nastalih pogonom motornog vozila.

5. PRAVILA ODGOVORNOSTI

Kod odgovornosti za štete izazvane motornim vozilom u pogonu, moramo razlikovati dvije situacije: 1) odgovornost za štetu trećima, 2) međusobni odštetni zahtjevi vlasnika motornih vozila u slučaju sudara.

5.1. Odgovornost za štetu prema trećima

O tome tko se smatra trećom osobom kod odgovornosti za štetu izazvanu motornim vozilom u pogonu, bit će više riječi kasnije. Sada, radi lakšeg praćenja izlaganja, navodimo kako se trećima, prema ZOO, smatraju oštećenici koji nisu vlasnici motornih vozila, niti neovlašteni korisnik motornog vozila, kao ni osoba za-

⁴ Odluka Okružnog suda u Ljubljani, Gž-755/69 od 12. 12. 1969, ZSO, knjiga 15 sv. 2., odl. br. 146.

⁵ Odluka VSRH, Rev-1441/84 od 24. 10. 1984., PSP-26/85.

dužena u vezi s pogonom motornog vozila (na primer, vozač).

Dakle, radi se prvenstveno o osobama koje se nalaze izvan motornog vozila kojim je prouzročena šteta, kao što su pješaci, biciklisti, ali i vlasnici oštećenih ili uništenih stvari koje se nalaze izvan vozila (na primer, vlasnici parkiranih vozila, vlasnici objekata uz cestu ili put, i sl.). Trećim osobama smatraju se putnici u vozilu kojim je prouzročena šteta (ZOO, 2005, čl. 1071, st. 1). I vlasnik motornog vozila ako se prevozi vozilom kao putnik, a ne upravlja njime kao vozač, smatrat će se trećom osobom glede štete koja mu je prouzročena kao putniku (smrt, tjelesna ozljeda, šteta na stvarima koje ima sa sobom ili na sebi).

No, vlasnik se neće smatrati trećom osobom glede štete na vozilu. Glede štete na vozilu primjenjuju se posebna pravila o sudaru i međusobnim odštetnim zahtjevima vlasnika motornih vozila (ZOO, 2005, čl. 1072).

Općenito, treće osobe predstavljaju neodređen broj potencijalnih oštećenika neke prometne nesreće, a nisu vlasnici, korisnici ili osobe zadužene u vezi s pogonom motornog vozila.

Za štetu koja je trećim osobama izazvana motornim vozilom u pogonu **odgovara vlasnik motornog vozila po načelu objektivne odgovornosti**.

Ako je šteta trećima prouzročena pogonom dvaju ili više motornih vozila, tada će njihovi vlasnici odgovarati objektivno i solidarno trećim osobama (ZOO, 2005, čl. 1069, st. 3). U slučaju solidarne odgovornosti oštećenik (treća osoba) može zahtijevati cjelokupnu naknadu štete od jednog, više ili svih štetnika (vlasnika motornih vozila koji su odgovorni za štetu). Ako oštećenik zahtijeva naknadu štete od samo jednog od njih, taj se ne bi mogao braniti prigovorom da nije odgovoran, ili da nije isključivo odgovoran za štetu, već da je isključivo ili više odgovoran neki drugi solidarno odgovorni vlasnik motornog vozila. Međusobna odgovornost vlasnika motornog vozila rješava se u regresnoj parnici, a ne u parnici o naknadi štete trećim osobama koja je izazvana motornim vozilom u pogonu.

Solidarna odgovornost vlasnika motornog vozila postoji i u slučaju kad je vozilo kojim je prouzročena šteta u suvlasništvu ili zajedničkom vlasništvu više osoba. Tada svi suvlasnici, odnosno zajednički vlasnici odgovaraju za štetu solidarno trećoj osobi.

Ako se radi o neovlaštenom korištenju motornog vozila, onda će trećim osobama, umjesto vlasnika i jednako kao i vlasnik, odgovarati neovlašteni korisnik motornog vozila.

Propisani su uvjeti koji moraju biti ispunjeni kada se neka osoba smatra neovlaštenim korisnikom motornog vozila (ZOO, 2005, čl. 1070, st. 3):

1) u vrijeme štetnog događaja koristi motorno vozilo bez suglasnosti vlasnika vozila,

2) nije zaposlena kod vlasnika u vezi s pogonom motornog vozila,

3) nije član obiteljskog kućanstva vlasnika motornog vozila,

4) nije joj vlasnik predao motorno vozilo u posjed.

Navedeni su uvjeti alternativno postavljeni. Ako je ispunjen barem jedan od navedenih uvjeta, onda će se takva osoba smatrati neovlaštenim korisnikom motornog vozila, te će trećim osobama odgovarati umjesto vlasnika i jednako kao i vlasnik motornog vozila. S druge strane, i ovlašteni korisnik motornog vozila odgovara umjesto vlasnika i jednako kao i vlasnik (ZOO, 2005, čl. 1066, st. 1).

To znači da se za vlasnika motornog vozila situacija ne mijenja kad vozilo koristi neovlašteni korisnik bez njegova dopuštenja ili neka od navedenih kategorija ovlaštenih korisnika jer uvijek u konačnici postoji odgovornost takvih (ovlaštenih/neovlaštenih) korisnika. Izuzetak postoji u slučajevima kad bi vlasnik odgovarao za drugoga, kao što je to slučaj kad je osoba, koja je zadužena za pogon motornog vozila (na primer, vozač), zaposlena kod vlasnika motornog vozila, u vezi s pogonom motornog vozila. Tada vlasnik motornog vozila, kao poslodavac, odgovara trećoj osobi za štetu koju joj prouzroči njegov zaposlenik (vozač) u vezi s radom ili na radu, a u takve štete spadale bi i štete izazvane motornim vozilom u pogonu jer je zaposlenik zaposlen u vezi s pogonom motornog vozila.

Ipak, ako je vlasnik svojom krivnjom ili krivnjom osoba koja su se bile dužne brinuti za vozilo omogućio neovlašteno korištenje vozila trećim osobama, odgovara solidarno s neovlaštenim korisnikom motornog vozila.

5.2. Međusobni odštetni zahtjevi vlasnika motornih vozila

Osim što u prometnoj nesreći šteta može biti prouzročena trećim osobama, ona može biti prouzročena i vlasnicima motornih vozila do koje može doći uništenjem ili oštećenjem vozila zbog sudara. Dakle, u prometnoj nesreći u kojoj je sudjelovalo više motornih vozila vlasnici motornih vozila mogu jedan drugome nanijeti štetu srazom, tj. sudarom vozila. ZOO sadržava posebna pravila o naknadi štete do koje je došlo sudarom motornih vozila u odredbi pod nazivom „međusobni odštetni zahtjevi vlasnika motornih vozila” (čl. 1072).

Sudar motornih vozila je, prema ZOO, štetni događaj koji je prouzročen pogonom dvaju ili više vozila. Ako je u prometnoj nezgodi sudjelovalo samo jedno

motorno vozilo, neće biti primjene pravila o međusobnim odštetim zahtjevima vlasnika motornih vozila.⁶

U slučaju sudara, svu štetu snosi vlasnik koji je isključivo kriv za štetni događaj. Krivnjom vlasnika smatra se i krivnja osobe kojom se poslužio prilikom nastanka štetnog događaja ili kojoj je vozilo povjerio. Iako je vlasnik povjerio motorno vozilo na upravljanje i korištenje drugome, postojat će odgovornost vlasnika u slučaju štetnog događaja prouzročеног sudarom. Nadalje, ako postoji obostrana krivnja, svaki će vlasnik odgovarati drugome, razmjerno stupnju svoje krivnje (ZOO, 2005, čl. 1072, st. 2), što znači da se mora utvrditi doprinos svakog od vlasnika motornog vozila u nastanku štete.

Okolnosti zbog kojih postoji krivnja vozača/vlasnika motornog vozila, u praksi najčešće jesu: kretanje brzinom većom od one dopuštene, neprilagođavanje vožnje uvjetima na cesti (atmosferske (ne)prilike), doba dana ili noći, gust promet, naseljeno mjesto i sl.), prijelaz na kolnički trak kojim se kreću vozila iz suprotnog smjera, oduzimanje prednosti prolaza (nepoštovanje znaka „stop”, crvenog svjetla na semaforu, oduzimanje prednosti uključivanjem na glavnu cestu sa sporedne i dr.), nepoštovanje zabrana i ograničenja (nepropisno parkiranje motornih vozila bez označenih sigurnosnih oznaka, trokuta i slično, vožnja jednosmjernom cestom u smjeru dolaska motornih vozila, itd.)

U štetnom događaju koji se manifestira kao uništenje ili oštećenje motornih vozila do kojeg je došlo zbog sudara, primjenjuju se pravila o subjektivnoj odgovornosti, odnosno pravila o odgovornosti na osnovi krivnje. Pri tome se pravila o subjektivnoj odgovornosti primjenjuju samo glede štete do koje dolazi zbog uništenja ili oštećenja motornih vozila, tj. sudara.

Ako zbog sudara šteta (imovinska ili neimovinska) bude prouzročena i tzv. trećim osobama, odgovornost za takvu štetu prosuđivat će se po objektivnom kriteriju (kriterij uzročnosti), a ne po kriteriju subjektivne odgovornosti.⁷ Drugim riječima, na odgovornost vlasnika motornog vozila prema trećim osobama neće se primijeniti pravila o međusobnim odštetnim zahtjevima vlasnika motornih vozila iz čl. 1072. ZOO, već pravila o odgovornosti za štetu trećima iz čl. 1069-1071 ZOO.

Određenu iznimku od subjektivne odgovornosti zbog sudara motornih vozila predstavlja odredba prema kojoj vlasnici odgovaraju na jednake dijelove ako

⁶ Odluka VSRH, Rev-60/06 od 5. 6. 2007., Crnić, str. 130, odl. br. 23.

⁷ „Osiguratelj odgovara suputniku u automobilu za štetu koju je pretrpio u sudaru vozila bez obzira na krivnju”, Odluka ZŠ u Sisku, Gž-689/02 od 13. 2. 2002., Izbor odluka Vrhovnog suda RH, br. 1/2003, Odl. br. 49.

nema krivnje nijednog, osim ako pravičnost ne zahtijeva nešto drugo (ZOO, 2005, čl. 1072 st. 3).

Ovakva odredba stvara različita shvaćanja u pravnoj teoriji i sudskoj praksi. Opravdano se ističe da bi u toj situaciji trebalo primijeniti pravilo o objektivnoj odgovornosti, jer je, prema navedenoj odredbi, krivnja prestala biti pretpostavka odgovornosti s obzirom na to da postoji odgovornost i ako nema krivnje (Klarić, Vedriš, 2006, 617). U prilog tome govori i činjenica da motorna vozila u pogonu nisu samo opasne stvari za treće osobe, nego i za njihove vlasnike međusobno. Krivnja je ovdje postala samo kriterij razdiobe naknade štete među sudionicima (vlasnicima motornih vozila) prometne nesreće do koje je došlo zbog sudara, tj. vlasnici odgovaraju na jednake dijelove. Drugi kriterij razdiobe naknade štete je zahtjev pravičnosti, a koji bi u ovom slučaju, primjerice, mogao predstavljati: snagu vozila, njegovu brzinu, masu, veličinu, opasnost vozila i dr.

6. SUBJEKTI U OBVEZNOPRAVNOM ODNOSU AUTOMOBILSKE ODGOVORNOSTI ZA ŠTETU

6.1. Općenito

Subjekti u obveznom pravnom odnosu automobilske odgovornosti za štetu imaju složeni pravni položaj. Moguće je da istodobno iste osobe (subjekti) imaju dvostruku ulogu, tj. da su istodobno i odgovorni štetnici i oštećenici. Primjerice, u prometnoj nezgodi može nastradati i vozač (on može biti i vlasnik motornog vozila) koji je ujedno i odgovoran štetnik (na primer, za štetu koju pretrpe putnici u vozilu), ali je nedvojbeno i oštećenik, tako da se oštećeni i štetnik mogu naći u istoj osobi. Sasvim je drugo pitanje ima li u tom slučaju vozač/vlasnik pravo na naknadu štete i od koga. Upravo je radi boljeg razumijevanja navedenih odnosa, potrebno posebno objasniti pojam odgovorne i oštećene osobe u obveznom pravnom odnosu automobilske odgovornosti za štetu. Ističemo da se ne koristi pojam „subjekti odgovornosti za štetu” iz razloga, kako je već navedeno, što pojedine osobe mogu imati dvojak položaj, štetnika, ali i oštećenika, ovisno o okolnostima slučaja.

6.2. Pojam odgovorne osobe (štetnika)

Odgovorna je osoba za štetu izazvanu motornim vozilom u pogonu, u prvom redu, vlasnik vozila kao opasne stvari (ZOO, 2005, čl. 1069, st. 1 i čl. 1064). Vlasnik odgovara i za štetu koja potječe od motornog vozila i kad ono nije u pogonu, odnosno kad se ne smatra da je vozilo opasna stvar. U potonjem slučaju vlasnik odgo-

vara po pravilima subjektivne, a ne objektivne odgovornosti kao u prethodnom slučaju.

Ako je motorno vozilo u suvlasništvu (na primer, motorno vozilo kao dio bračne stečevine) ili u zajedničkom vlasništvu više osoba (na primer, nasljednici umrlog vlasnika motornog vozila prije donošenja rješenja o nasljeđivanju), onda će navedene osobe biti solidarno odgovorne za štetu trećim osobama izazvanu motornim vozilom u pogonu (ZOO, 2005, čl. 1069, st. 2.). Njihova odgovornost nije podijeljena, što znači da svaki od suvlasnika, odnosno zajedničkih vlasnika odgovaraju za cijeli iznos štete. Tek nakon isplate pune naknade štete svaki od suvlasnika, odnosno zajedničkih vlasnika može ostvariti pravo regresa od drugog suvlasnika, odnosno zajedničkog vlasnika.

Odgovornost vlasnika (suvlasnika, zajedničkih vlasnika) postoji i u slučaju kada motorno vozilo, koje je u njegovu vlasništvu, koriste osobe za koje on inače odgovara po zakonu kao što su zaposlenici koji su kod njega zaposleni u vezi s pogonom motornog vozila (na primer, profesionalni vozači). U navedenom slučajevima pretpostavlja se da vlasnik još uvijek ima dovoljnu mogućnost nadzora nad pogonom motornog vozila jer osobe koje koriste vozilo kao zaposlenici nisu posjednici vozila, već samo pomoćnici u posjedovanju, pa su, stoga, dužni postupati po nalogima vlasnika.

No, vlasnik neće biti uvijek odgovoran za štete koje nastaju u vezi s pogonom njegova motornog vozila. To su razne situacije kad vlasnik vozila neće imati mogućnost nadzora nad pogonom motornog vozila (uporabom, korištenjem i sl.). Ovdje prije svega spadaju situacije kad je vlasnik povjerio svoje vozilo drugome koji će odgovarati za štetu umjesto vlasnika i isto kao i vlasnik stvari. Radi se, primjerice, o osobama kojima je vlasnik dopustio da se vozilom služe poput: zakupaca vozila, najmoprimaca vozila (leasing i dr.) ili osobama kojima je vlasnik vozilo posudio. Također, ovdje spadaju i osobe koje su dužne nadgledati vozilo (a nisu zaposlenici vlasnika) poput: čuvara vozila, garažista, servisera i sl. (Stanišić, 2012, 259–260). Dakle, reč je o osobama koje koriste/upotrebljavaju/nadgledaju tuđe motorno vozilo na temelju pravnog posla, te umjesto vlasnika, odgovaraju za štetu isto kao i on.

Umjesto vlasnika i jednako kao i vlasnik, odgovarat će neovlašteni korisnik motornog vozila. Neovlaštenim korisnikom motornog vozila smatra se osoba koja u vrijeme štetnog događaja koristi motorno vozilo bez suglasnosti vlasnika, a ne radi se o tzv. ovlaštenim korisnicima (osoba zaposlena u vezi s pogonom motornog vozila, član obiteljskog domaćinstva, osoba kojoj je vlasnik predao vozilo u posjed) (ZOO, 2005, čl. 1070, st. 3).

Konačno, kao osobu odgovornu za štetu izazvanu motornim vozilom u pogonu, potrebno je navesti i vozača motornog vozila. Pod pojmom vozača vozila podrazumijevamo osobu koja upravlja motornim vozilom, odnosno osobu koja kontrolira uređaje od kojih zavisi pogon motornog vozila. Za položaj vozača odlučujući je faktički kriterij – upravlja li osoba u konkretnom slučaju motornim vozilom ili ne upravlja. Nije pri tome bitno ima li osoba koja upravlja vozilom vozačku dozvolu, odnosno je li ovlaštena motorno vozilo staviti u pogon i njime upravljati.

Vozač motornog vozila nije posebno definiran u ZOO. U ulozi vozača može se naći bilo koja kategorija osoba koja je navedena: vlasnik, osoba kojoj je vlasnik vozilo povjerio da se njime služi, osoba koja je zaposlena u vezi s pogonom motornog vozila, ovlašteni korisnik, neovlašteni korisnik. Pojedini autori smatraju da se pojam vozač treba shvatiti i šire nego samo puko upravljanje motornim vozilom: pojmom vozača trebalo bi obuhvatiti i osobu koja obavlja neku službu oko vozila (pranje, održavanje, servisiranje i sl.) ako mu vožnja spada u dužnost u vršenju službe oko vozila (Šulejić, 1974, 40).

Pojmom vozača ne bi se mogla obuhvatiti osoba kandidat za vozača u autoškolama, već se u takvim slučajevima vozačima smatraju instruktori vožnje. Naime, kandidat za vozača mora postupati prema uputama instruktora vožnje, pa se smatra njegovom „produženom rukom”. Osim toga, instruktor vožnje je, zbog dvostrukih komanda na vozilu, u mogućnosti upravljati vozilom poput svakog drugog vozača, pa se on smatra odgovornom osobom za štetu izazvanu motornim vozilom u pogonu, a ne kandidat za vozača (Čurković, 2007, 185–186).

6.3. Pojam treće osobe i ostali oštećenici

6.3.1. Općenito

Poseban položaj imaju tzv. treće osobe. Razlog je taj, kako je već navedeno, što za štetu koju one pretrpe, a koja je izazvana motornim vozilom u pogonu, odgovara vlasnik motornog vozila po načelu objektivne odgovornosti. Ako je trećim osobama šteta prouzročena pogonom dvaju ili više motornih vozila, njihovi će vlasnici trećim osobama odgovarati solidarno. Njihov položaj je povoljniji u odnosu na ostale oštećenike kojima je šteta prouzročena u svezi s pogonom motornog vozila jer ne moraju dokazivati uzročnu vezu između pogona motornog vozila i nastale štete s obzirom na to da postoji zakonska pretpostavka da šteta potječe od opasne stvari, tj. motornog vozila u pogonu.

Pojmom trećih osoba označuju se oštećenici u prometnim nezgodama. No, osim izraza oštećenik, ZOO

koristi i izraz treća osoba. Time se želi učiniti pojmovna razlika između vlasnika motornih vozila kao sudionika prometne nezgode i ostalih oštećenih osoba koji nisu vlasnici motornih vozila. Dakle, u ovom smislu trećim osobama ne podrazumijevamo osobe koje su izvan nekog pravnog odnosa, odnosno izvan odnosa odgovornosti za štetu, već osobe koje su pretrpjele štetu izazvanu motornim vozilom u pogonu, a nisu njegovi vlasnici.

Negativnom enumeracijom određene su osobe koje se smatraju trećima: to su oštećenik koji nije ujedno i vlasnik vozila, neovlašteni korisnik, te osoba zadužena u vezi s pogonom motornog vozila (ZOO, 2005, čl. 1069, st. 4).

Vlasnika motornog vozila možemo promatrati kroz tri statusa: kao vlasnika motornog vozila u pogledu šteta na vozilu, kao vozača vozila, i kao putnika u vozilu.

U pogledu šteta na vozilu vlasnik vozila nikada nema status treće osobe⁸, već se u tom slučaju primjenjuju pravila o subjektivnoj odgovornosti (međusobni odštetni zahtjevi vlasnika motornih vozila).

Vlasnik je kao vozač osoba koja je zadužena u vezi s pogonom motornog vozila, pa se po ZOO ne smatra trećom osobom. Ali to ne znači da vozač općenito (neovisno o tome je li i vlasnik motornog vozila) ne može ujedno biti i oštećenik u prometnoj nezgodi. No u tom slučaju budući da nema položaj treće osobe, to će se o odgovornosti za štetu koju trpi vozač prosuđivati po pravilima o subjektivnoj, a ne po pravilima o objektivnoj odgovornosti. Naravno, ako je vozač ujedno i kriv za štetu koju i on trpi (na primer, šteta zbog tjelesnih ozljeda), neće imati pravo na naknadu štete ni od koga. Isto vrijedi i za osobu neovlaštenog korisnika.

Vlasnik motornog vozila, ako se prevozi vozilom, ima i položaj putnika, pa se glede pojedinih šteta (osim šteta na vozilu) smatra trećom osobom i imao bi pravo na naknadu štete po pravilima o objektivnoj odgovornosti kao što bi to imao i svaki drugi putnik u vozilu.

6.3.2. Putnik kao treća osoba

Kad ZOO negativnom enumeracijom određuje tzv. krug trećih osoba, to znači da je njihov broj potencijalno apsolutno neodređen. Radi lakše predodžbe, pojam treće osobe odredit ćemo i pozitivnom enumeracijom navođenjem pojedinih kategorija osoba koje se smatra-

⁸ „Vlasnik vozila nema status treće osobe za štetu na vozilu kojim je u trenutku nezgode upravljao njegov bračni drug” (Odluka Žs u Zagrebu, Gžn-3395/02 od 23. 9. 2004., IO 1/2005, Odl. br. 73). „Ne smatra se trećom osobom oštećenik koji je u prometnoj nezgodi izazvanoj motornim vozilom u pokretu sudjelovao kao vlasnik motornog vozila” (Odluka Žs u Zagrebu, Gžn-1463/03 od 31. 5. 2005., IO 2/2006, Odl. br. 54).

ju trećima. To dijelom čini već i ZOO kada propisuje da se trećom osobom smatra osoba koja se prevozi motornim vozilom (ZOO, 2005, čl. 1071). Dakle, putnik u motornom vozilu, prema ZOO, treća je osoba. Pri tome se putnikom smatra osoba koja se prevozi vozilom naplatno ili besplatno, neovisno o tome prevozi li se u vozilima kojima se obavlja profesionalni prijevoz putnika ili u ostalim vozilima kojima se ne obavlja profesionalni prijevoz putnika (Crnić, 2008, 124).

Slijepi putnik se, također, može smatrati trećom osobom. Doduše, kako za postojanje slijepog putnika u vozilu vlasnik ne zna, moguće je uzeti u obzir okolnosti za smanjenje odgovornosti jer se slijepi putnik sam izložio riziku koji možda ne bi postojao da je njegova prisutnost u vozilu bilo poznata vlasniku (Cigoj, 1982, 50–51). Također, smatramo da bi mjesta smanjenju odgovornosti bilo i u slučajevima kad je putnik dobrovoljno ušao u vozilo radi prijevoza kojim je upravljala osoba pod utjecajem alkohola/narkotika ili nije bila osposobljena za upravljanje vozilom, a te su činjenice bile poznate putniku.

Budući da se putnik smatra trećom osobom to za štete koje putnik pretrpi u vezi s pogonom motornog vozila odgovara vlasnik vozila, i to po načelima objektivne odgovornosti. Ako je putnik pretrpio štetu pogonom dvaju ili više motornih vozila (na primer, zbog sudara), tada će mu za štetu solidarno odgovarati i vlasnik vozila u kojem se prevezio i vlasnici ostalih vozila koji su sudjelovali u prometnoj nezgodi koja je prouzročena pogonom motornog vozila.

ZOO izričito navodi za koje štete vlasnik motornog vozila odgovara putniku. Navodi se da vlasnik odgovara za štetu koju pretrpi putnik, a glede stvari samo one koje ima na sebi ili sa sobom (ZOO, 2005, čl. 1071, st. 1). Dakle, prema toj odredbi vlasnik motornog vozila bi putniku odgovarao za tzv. štete na osobi, tj. za naknadu imovinske štete zbog smrti, tjelesne ozljede ili oštećenja zdravlja, kao i za popravljane neimovinske štete. Glede tzv. štete na stvarima, postoji izvjesno ograničenje. Putnik bi imao pravo na naknadu štete samo glede onih stvari koje ima na sebi te koje nosi sa sobom, dakle odjeću i osobnu prtljagu, a ne i na ostale stvari koje su se nalazile u vozilu i primljene su bile radi prijevoza, a nisu osobna prtljaga.

Navedena odredba o odgovornosti za štetu putniku odnosi se na vlasnike koji obavljaju profesionalni prijevoz putnika i na one vlasnike drugih vozila koji besplatno ili naplatno prevoze putnike. Zbog toga je u ZOO unesena odredba da je svaka ugovorna odredba, kojom bi se unaprijed isključila ili ograničila odgovornost vlasnika motornog vozila prema putniku ništetna (ZOO, 2005, čl. 1071, st. 2).

6.3.3. Ostale treće osobe

Pod ostalim trećim osobama podrazumijevamo one osobe koje trpe štetu zbog pogona motornog vozila a u trenutku nastanka štete nalazile su se izvan motornog vozila kojim (ili kojima) je prouzročena šteta. Dakle, dok su putnici treće osobe koje se nalaze u vozilu, ostale treće osobe nalaze se izvan vozila.

Njihov broj je potencijalno neograničen. Prije svega ovdje spadaju pješaci i biciklisti. Ali isto tako ovdje spadaju i vozači zaprežnih kola, goniči stoke, osobe koje obavljaju poslove svog radnog mjesta na cestama i putevima, kao i sve ostale osobe koje se u trenutku nastanka štete nisu na neki način služile motornim vozilom kao opasnom stvari (Stanišić, 2012, 267).

Osim navedenih osoba u kategoriju ostalih trećih osoba spadali bi i vlasnici stvari koje se nalaze izvan vozila, a koje su uništene ili oštećene prilikom neke prometne nezgode poput: vlasnika parkiranih vozila, vlasnika građevinskih objekata u blizini prometnica ili mjesta prometne nezgode, pravne osobe koje održavaju javne ceste za štetu na prometnoj signalizaciji i infrastrukturi, itd.

I navedenim osobama vlasnici motornih vozila odgovaraju po objektivnom načelu, uz zakonsku pretpostavku uzročnosti i postojanja solidarne odgovornosti, ako je šteta prouzročena pogonom dvaju ili više motornih vozila.

6.3.4. Ostali oštećenici koji se prema ZOO ne smatraju trećim osobama

Osim trećih osoba, u vezi s pogonom motornog vozila štetu mogu pretpjeti i ostali oštećenici koji, prema ZOO, ne bi imali položaj trećih osoba. Time što nemaju položaj trećih osoba, njihov je položaj otežan u ostvarivanju prava na naknadu štete u odnosu na osobe koje se smatraju trećima. Naime, ostali oštećenici koji se ne smatraju trećima mogu ostvarivati pravo na naknadu štete po pravilima o subjektivnoj odgovornosti za štetu, a što znači da će morati dokazivati uzročnu vezu između pogona motornog vozila i nastale štete.

Ovdje se radi o vrlo ograničenoj kategoriji osoba. Ovdje spada ponajprije vlasnik motornog vozila. Ako je pogonom motornog vozila prouzročena šteta na vozilu (na primer, zbog sudara ili sl.) vlasnik se neće smatrati trećom osobom, već se tada primjenjuju pravila o međusobnim odštetnim zahtjevima vlasnika motornih vozila iz čl. 1072 ZOO.

Ako se vlasnik prevozi svojim motornim vozilom a njime ne upravlja on, već netko drugi, tada će položaj vlasnika biti izjednačen s položajem putnika. Za štetu koju u tom slučaju pretrpi vlasnik, odgovarat će, po pravilima o objektivnoj odgovornosti, vozač kojemu je vla-

snik povjerio upravljanje svojeg motornog vozila jer će osoba vozača odgovarati umjesto vlasnika i jednako kao i vlasnik (ZOO, 2005, čl. 1066, st. 1). Odnosno, vozač će solidarno odgovarati s vlasnikom/vlasnicima drugog/drugih vozila ako je šteta prouzročena pogonom dvaju ili više vozila. Ako vlasnik upravlja svojim motornom vozilom, tada će imati ujedno položaj vozača.

Vozač, kao osoba koja je zadužena u vezi s pogonom motornog vozila, druga je kategorija osobe koja može biti oštećenikom u prometnim nezgodama, a ne smatra se trećom osobom prema ZOO. Vozač ima pravo na naknadu štete sukladno pravilima o subjektivnoj odgovornosti, i to neovisno o tome je li vozač vlasnik motornog vozila ili nije. To znači da će se primjenjivati opća pravila o odgovornosti za štetu te da će vozač, osim ostalih pretpostavki, biti dužan dokazati uzročnu vezu između prometne nesreće kao štetne radnje i štete (primjerice, da se štetnik nije pridržavao ograničenja brzine, ili da je bio pod utjecajem alkohola ili opojnih sredstava i sl).

Naravno, osim oštećenika, vozač može biti i štetnikom. Ako je vozač vlasnik ili osoba kojoj je vlasnik povjerio motorno vozilo, odgovarat će po pravilima o objektivnoj ili subjektivnoj odgovornosti za štetu, ovisno o tome je li štetu prouzročio trećim osobama (putnici, pješaci, biciklisti i ostali izvan vozila) ili osobama koje se ne smatraju trećima (vlasnik drugog motornog vozila, vozač, neovlašteni korisnik).

7. SUSTAVI ODGOVORNOSTI ZA ŠTETU OD MOTORNOG VOZILA U POREDBENOM PRAVU

Pravila o odgovornosti za štetu izazvanu motornim vozilom u pogonu u poredbenom pravu uređena su ili općim pravilima o odgovornosti za štetu koja su sadržana u građanskim zakonicima, ili posebnim pravilima o odgovornosti za štetu od motornih vozila koja se nalaze ili u građanskim zakonicima ili u posebnim zakonima koji se odnose na odgovornost za štetu u prometu ili na osiguranje od automobilske odgovornosti za štetu.

Neovisno o tome u kojem se propisu nalazila pravila o odgovornosti, općenito možemo zaključiti da u poredbenom pravu postoje tri sustava odgovornosti za štetu od motornog vozila: 1) sustav subjektivne odgovornosti za štetu, 2) sustav objektivne odgovornosti za štetu, 3) mješoviti sustav odgovornosti za štetu (Stanišić, 2012, 240).

Prema **sustavu subjektivne odgovornosti za štetu** od motornog vozila, za sve štete koje su nastale uporabom (pogonom) motornog vozila odgovara se po načelu krivnje, neovisno radi li se o štetama koje pretrpe

treće osobe (na primer, pješaci, putnici u vozilima) ili o štetama koje pretrpe vlasnici motornih vozila (na samim vozilima) zbog sudara. Pri tome valja razlikovati sustav dokazane krivnje i sustav pretpostavljene krivnje. Sustav dokazane krivnje prisutan je u zemljama *common law* pravnog sustava općenito.

Prema pravu **Velike Britanije**, oštećeni mora dokazati krivnju, odnosno nepažnju štetnika (*negligence*). Da bi dokazao krivnju, odnosno nepažnju štetnika oštećenik mora dokazati da je na strani štetnika došlo do povrede ili propuštanja dužne pažnje (*duty of care*). Prema tom pravilu, svatko tko se kreće javnim putovima preuzima na sebe opasnosti (rizike) koje su u vezi s prometom, a naknadu štete može ostvariti samo ako dokaže da je šteta nanescena nepažnjom ili namjerno (Stanišić, 2012, 242).

U **talijanskom pravu** usvojen je sustav subjektivne odgovornosti za štetu od motornih vozila ali s načelom pretpostavljene krivnje. Za svu štetu koju pretrpe treće osobe odgovara vozač motornog vozila prema načelu pretpostavljene krivnje (oštećenik ne dokazuje krivnju). Štetnik se može osloboditi odgovornosti samo ako dokaže da je učinio što je bilo u njegovoj moći da izbjegne nastanak štete, tj. prometnu nesreću (talijanski Građanski zakonik, čl. 2054, st. 1). U slučaju sudara motornih vozila, pretpostavlja se odgovornost njihovih vozača, pri čemu se pretpostavlja da je njihov doprinos jednak, ali je pretpostavka jednakog doprinosa oboriva (talijanski Građanski zakonik, čl. 2054, st. 2). Vlasnik vozila, korisnik, osoba s pridržanim pravom vlasništva na vozilu odgovaraju solidarno s vozačem vozila, osim ako dokažu da je do uporabe vozila došlo protivno njihovoj volji (talijanski Građanski zakonik, čl. 2054, st. 3). Vlasnik vozila, kao i ostale navedene osobe, odgovaraju i za štete koje su posljedica mane vozila ili lošeg održavanja vozila, ali u ovom slučaju se odgovara po objektivnom načelu (talijanski Građanski zakonik, čl. 2054, st. 4).

I u **španjolskom pravu** načelo odgovornost imatelja motornog vozila temelji se na načelu pretpostavljene krivnje. Odgovornost vozača može se isključiti samo ako dokaže da je vozio pažljivo, uz poštovanje prometnih propisa te da je učinio sve da izbjegne nastanak štete (prometnu nezgodu), odnosno ako je do štete došlo zbog više sile ili isključive radnje treće osobe. Za štetu odgovora vlasnik, odnosno korisnik, čak i ako je vozilo upotrijebljeno bez njegova znanja (Stanišić, 2012, 243).

Prema **sustavu objektivne odgovornosti za štetu** od motornog vozila, za sve štete koje su nastale uporabom (pogonom) motornog vozila odgovara se po načelima objektivne odgovornosti (odgovornost bez krivnje), neovisno o tome radi li se o štetama koje su pretrpjele treće osobe ili o štetama koje su vlasnici vozila, zbog sudara, prouzročili jedan drugome.

U **francuskom pravu** objektivnu odgovornost za štetu od motornih vozila uvodi sudska praksa⁹ i to širokom interpretacijom odredbi par. 1384. st. 1. francuskog Građanskog zakonika.¹⁰ Prema stavu sudske prakse, navedena se odredba mora tumačiti na način da se imatelj motornog vozila može osloboditi samo ako dokaže da je štetni događaj nastupio zbog više sile, isključivom radnjom treće osobe ili isključivom radnjom oštećenika. Osim općih odredbi Građanskog zakonika, u francuskom pravu pravila o odgovornosti za štete od motornih vozila nalazimo i u Zakonu o obeštećenju žrtava prometnih nezgoda, poznatiji pod nazivom *Loi Badinter* (Badinterov zakon), koji je dobio naziv po tadašnjem predlagачu i ministru pravde.¹¹ Taj zakon znatno postrožuje odgovornost imatelja, točnije vozača motornih vozila. Naime, on se ne može ekskulpirati niti pozivom na višu silu ili isključivu radnju treće osobe (Zakon o obeštećenju žrtava prometnih nezgoda, čl. 2). Štetnik, tj. vozač se može ekskulpirati samo ako dokaže da je oštećenik namjerno prouzročio štetu, odnosno da je isključivo pridonio nastanku štete (Zakon o obeštećenju žrtava prometnih nezgoda, čl. 3 st. 1). Ako su oštećenici osobe mlađe od 16 godina ili su starije od 70 godina, ili ako su od posljedice prometne nezgode pretrpjeli invalidnost od najmanje 80%, tada se odgovornost vozača neće moći isključiti ni u slučaju isključive krivnje oštećenika (Zakon o obeštećenju žrtava prometnih nezgoda, čl. 3 st. 2). Nepažnja vozača ima učinak na ograničenje ili isključenje naknada štete koju je on pretrpio zbog prometne nezgode (Zakon o obeštećenju žrtava prometnih nezgoda, čl. 4.). Za štete koju su vlasnici motornih vozila prouzročili međusobno zbog sudara, francuska sudska praksa usvaja načelo da svaki vlasnik odgovara za štetu koju je prouzročio drugome, osim ako se ne bi mogla dokazati krivnja oštećenika ili pasivnost vozila (Stanišić, 2012, 245).

U **njemačkom pravu**, također, postoji objektivna odgovornost za štete prouzročene motornim vozilom u pogonu koja je uređena Zakonom o cestovnom prometu iz 1909. godine.¹² Imatelj (*Halter*) motornog vozila odgovara za štetu ako je zbog pogona (*Betrieb*)

⁹ Kasacioni sud Francuske, slučaj *Luis Desmarc*, II. sekcija, 21. 7. 1982.

¹⁰ Prema čl. 1384. st. 1. Francuskog Građanskog zakonika, štetnik je odgovoran za štetu koju je prouzročio vlastitom radnjom, ali i za štete koju su prouzročile osobe za koje je on odgovoran, kao i štete koje potječu od stvari koje su pod njegovim nadzorom (ovdje spadaju i motorna vozila).

¹¹ Zakon br. 85-677 od 5. 7. 1985. Zakon je u međuvremenu izmijenjen posebnim zakonom, a izmjene su stupile na snagu 1. kolovoza 2003., Zakon br. 706-2003.

¹² *Straßenverkehrsgesetz*, pročišćeni tekst od 5. ožujka 2003., BGBl. I S. 310, 919, zadnje mijenjan Zakonom od 28. 11. 2014., BGBl. I S. 1802.

motornog vozila ili priključnog vozila prouzročena smrt ili tjelesna ozljeda neke osobe, ili ako je došlo do oštećenja stvari (Zakon o cestovnom prometu, 1909, par 7, st. 1). Imatelj ne odgovara ako je do štete došlo zbog djelovanja više sile. U slučaju neovlaštene uporabe motornog vozila (ili prikolice), imatelj ne odgovara (tada odgovara neovlašteni korisnik), osim ako nije svojom krivnjom pridonio neovlaštenoj uporabi. Ako je imatelj motorno vozilo ili prikolicu prepustio drugome tada taj drugi odgovara kao ovlaštenu korisnik. Ako je trećoj osobi šteta prouzročena od više vozila, tada će imatelji odgovarati solidarno oštećenju (trećoj) osobi. Međutim, posebno je propisano da se tada u regresnom postupku utvrđuje njihova međusobna odgovornost svakog od njih podijeljeno ovisno o okolnostima konkretnog slučaja (Zakon o cestovnom prometu, 1909, par. 17, st. 1). Također, u navedenom slučaju propisani su dodatni razlozi oslobođenja od odgovornosti, odnosno da imatelji ne odgovaraju za štetu trećoj oštećenoj osobi ako je šteta prouzročena neotklonjivim događajem koji ne može biti mana vozila ili zakazivanje u njegovu pogonu. I za međusobne odštetne zahtjeve imatelja motornih vozila (i prikolica) vrijedi načelo da svaki odgovara prema drugome sukladno svojem doprinosu, ovisno prema okolnostima slučaja (Zakon o cestovnom prometu, 1909, par. 18, st. 3).

I u **austrijskom pravu** predviđena je objektivna odgovornost za štetu imatelja (*Halter*) motornog vozila (Zakon o odgovornosti za štete od motornih vozila i željeznice, 1959, par. 5, st. 1).¹³ Zakonska rješenja su poprilično slična onima u Njemačkoj. Ako je više imatelja motornih vozila sudjelovalo u štetnom događaju, onda će oni odgovarati trećim oštećenim osobama nepodijeljeno i solidarno (Zakon o odgovornosti za štete od motornih vozila i željeznice, 1959, par. 5, st. 2 i par. 8). U regresnom postupku utvrđuje se podijeljena odgovornost svakog imatelja motornog vozila kojim je prouzročena šteta (Zakon o odgovornosti za štete od motornih vozila i željeznice, 1959, par. 11, st. 1).

Prema **mješovitom sustavu odgovornosti za štetu** od motornog vozila, imatelji (vlasnici) motornih vozila za štetu koju prouzroče jedan drugome odgovaraju po pravilima o subjektivnoj odgovornosti (po načelu krivnje), a za štetu koju prouzroče trećima odgovaraju po pravilima objektivne odgovornosti. U ovaj sustav odgovornosti za štete od motornih vozila spada hrvatsko pravo (o čemu je već bilo riječi) te, primjerice, pravo Rumunjske, Bugarske, Rusije, Ukrajine, Moldavije, Bjelorusije, Češke, Slovačke, Mađarske, bivših jugoslavenskih republika, ali i Švedske, te Danske.

¹³ *Eisenbahn und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz*, BGBl. Nr. 48/1959, zadnja izmjena BGB-al. I Nr. 138/2011., od 28.12.2011.

Posebno bi zanimljivo bilo izdvojiti **švedski Zakon** o štetama u prometu iz 1975. koji se smatra hibridom između zakona o naknadi štete i zakona o osiguranju. Ponajprije zakon čini razliku između štete na osobama (štete zbog smrti i tjelesne ozljede) i štete na stvarima. U pogledu štete na osobama pitanje odgovornosti se i ne postavlja. Naime, za takve štete vrijedi načelo da je svaka osoba žrtva prometne nesreće (nezgode) te da posljedično imaju pravo na naknadu štete (Trklja-Obreza, 1988, 155–160). Pravo na naknadu štete zbog smrti i tjelesne ozljede imaju vozač i putnici u vozilu koji potražuju naknadu štete od osiguratelja od odgovornosti vozila u kojem su povrijeđeni, tj. u kojem su se nalazili u trenutku prometne nezgode, neovisno o tome koji je vozač kriv/odgovoran za prometnu nesreću. Vozači imaju pravo na naknadu štete od osiguratelja čak i ako su skrivili prometnu nesreću. Oštećenici izvan vozila ostvaruju pravo na naknadu štete od vlasnika motornog vozila kojim je šteta izazvana (ne koristi se izraz „odgovornost”, već „izazivanje prometne nesreće”), odnosno njegovog osiguratelja. Za postojanje odgovornosti dovoljno je utvrditi činjenicu da je šteta nastala i da postoji uzročna veza između štete i štetnog događaja. Ovdje se radi o tzv. *no-fault* sustavu odgovornosti kod kojega ne postoje klasični pojmovi odgovornosti (objektivne ili subjektivne) jer je ona zamijenjena apsolutnim kauzalitetom koji ne poznaje mogućnost ekskulpacije (Čurković, 2007, 20–21). Ipak, oštećenik neće imati pravo na naknadu štete ako je namjerno ili iz krajnje nepažnje (tzv. ekstremni slučajevi) pridonio nastanku štete. Također, neće postojati obveza naknade štete ako je šteta nastala uslijed više sile. Vozač vozila neće imati pravo na naknadu štete ako je u trenutku nezgode bio pod utjecajem alkohola ili narkotika ili ako je upravljao vozilom, a da nije imao dozvolu za vožnju. Članovi obitelji osobe koja je umrla zbog povreda u prometnoj nezgodi, neće imati pravo na naknadu štete ako je umrli pridonio nastupanju smrti. U pogledu štete na stvarima odgovornost se temelji na načelu subjektivne odgovornosti, i to po načelu dokazane krivnje, što znači da se krivnja ne pretpostavlja. Ako je šteta na stvarima (vozilu) nastala sudarom vozila, vozač koji je kriv, odgovara za štetu drugom vozaču (vlasniku vozila) (Stanišić, 2012, 248).

8. ZAKLJUČAK

U hrvatskom pravu, pored općih pretpostavki odgovornosti za štetu, moraju se ispuniti i posebne pretpostavke da bi došlo do primjene pravila o odgovornosti za štete prouzročene motornim vozilom u pogonu. ZOO približe definira motorno vozilo i pogon motor-

nog vozila kao dvije posebne pretpostavke, međutim to ne čini sa trećom posebnom pretpostavkom a to je prometna nesreća (nezgoda). Za sada je to učinjeno u drugim propisima (na primer, Zakon o obveznim osiguranjima u prometu). Dapače, sam pojam prometne nesreće (nezgode) nigdje se izravno ne spominje u ZOO. Možda bi bilo korisno razmisliti da definicija prometne nesreće bude sadržana i u ZOO jer se ipak radi o pretpostavci odgovornosti za automobilsku štetu. Definicija koju bismo mogli predložiti jest da je prometna nesreća (nezgoda) događaj (štetna radnja) koji je nastao pogonom motornog vozila, posljedica kojeg je nastanak štete zbog uništenja ili oštećenja stvari, smrti, tjelesne ozljede ili narušenja zdravlja neke osobe.

U hrvatskom pravu motorno vozilo se po samom zakonu smatra opasnom stvari. Međutim, to svojstvo opasne stvari usko je vezano uz pogon motornog vozila. Motorno vozilo samo po sebi, svojom činjenicom postojanja ne predstavlja opasnu stvar kao što su to neke druge stvari koje se smatraju opasnim (na primer, eksploziv, oružje, električna energija, posude pod pritiskom itd.). Upravo njegov pogon daje motornom vozilu svojstvo opasne stvari. Ako šteta potječe od vozila koje nije u pogonu (pogon motornog vozila ne znači uvijek i kretanje motornog vozila), takvo se motorno vozilo neće smatrati opasnom stvari. U tom slučaju primjenjivati će se opće pravilo o odgovornosti koji se temelji na subjektivnom principu za štetu koja potječe od takvog vozila koje se ne smatra opasnom stvari. Stoga valja ra-

zlikovati pojam uporabe motornog vozila koji je širi pojam, od pojma pogona motornog vozila koji je uži i koji kvalificira motorno vozilo kao opasnu stvar.

Hrvatsko pravo svrstava se u tzv. mješoviti sustav odgovornosti za tzv. automobilske štete, što znači da se za štete koje vlasnik motornog vozila prouzroči trećima odgovara po pravilima o objektivnoj odgovornosti, dok za štetu koju vlasnici motornih vozila prouzroče jedan drugome odgovaraju po pravilima o subjektivnoj odgovornosti. Međutim, takva je tvrdnja samo djelomično točna, jer pravila o međusobnim odštetnim zahtjevima između vlasnika motornih vozila govore i odgovornosti za slučaj kad nema krivnje nijednog vlasnika. A kada nema krivnje a postoji odgovornost, onda se odgovara po objektivnom principu.

Odgovornost za tzv. automobilske štete treba promatrati u cjelini s osiguranjem o autoodgovornosti. Prvo se odnosi na utvrđenje odgovorne osobe (osiguravnika), a drugo na naknadu štete prouzročene motornim vozilom. Sama odgovorna osoba najčešće nije u stanju nadoknaditi štetu za koju je odgovorna ili bi to za nju predstavljao značajni i uvijek nepotrebnim financijski izdatak. Osigurateljsko pokrivanje od autoodgovornosti pruža financijsku zaštitu kako odgovornoj osobi (osiguravniku/štetniku) time što će umjesto nje same nadoknaditi štetu, ali tako i oštećenoj osobi time što isplatom naknade štete od strane osiguratelja ta naknada ne ovisi o imovinskom stanju i financijskim mogućnostima odgovorne osobe.

Loris BELANĆ, PhD, Assistant Professor,
University of Rijeka, Faculty of Law, Croatia

Liability for automobile damage in Croatian law with reference to comparative law

UDC: 368.212.032.5:34(497.13)
Informative contribution

SUMMARY

The rules of automobile liability for damage directly affect automobile liability insurer's obligations towards third parties. The first part of the paper gives an overview of legal provisions governing liability for damage caused by motor vehicles in operation with respect to Croatian Law. The article discusses the issue of special prerequisites to automobile liability for damage (car accident, motor vehicle, the operation of motor ve-

hicle), as well as the rules of the motor vehicle owner's liability towards third parties and, in case of a car crash, towards other owners of motor vehicles. Special attention is given to the category of damaged third parties. At the end, the paper gives an overview of some rules of automobile liability for damage in selected comparative legal systems.

Keywords: damage, liability, motor vehicle, car accident, third party

LITERATURA (REFERENCES)

Cigoj, S. (1982). *Avtomobilist*, Ljubljana: Časopisni zavod Uradni list SR Slovenije.

Crnić, I. (2008). *Odštetno pravo*, Zagreb: Zgombić & partneri – nakladništvo i informatika d.o.o.

Ćurković, M. (2007). Obvezna osiguranja u prometu, Zagreb: Inženjerski biro.

Ćurković, M. (2012). Postoji li razlika između pojmova „uporaba motornog vozila” iz Zakona o obveznim osiguranjima u prometu i „motorno vozilo u pogonu” iz Zakona o obveznim odnosima, *Hrvatska pravna revija*, 12 (3), 24–29.

Francuski Građanski zakonik, Code civil, dostupno na: <http://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?cidTexte=LEGI TEXT000006070721&dateTexte=20150302>, 2.3.2015.

Klarić, P., (2003), *Odštetno pravo*, Zagreb: Narodne novine.

Klarić, P., Vedriš, Martin. (2006). *Građansko pravo*, Zagreb: Narodne novine

Stanišić, S. (2012). *Objektivna odgovornost za štetu*, Banja Luka: Paneuropski Univerzitet Aperiion.

Šulejić, P. (1974). Lica čije je odgovornost pokrivena obaveznim osiguranjem u saobraćaju od motornih vozila, *Pravni život*, 24 (11), 29–43.

Trklja-Obreza, M. (1988). *Osiguranje od odgovornosti za štete od motornih vozila s naročitim osvrtom na jugoslavensko pravo*, doktorska disertacija, Sarajevo: Pravni fakultet Univerziteta u Sarajevu.

Talijanski Građanski zakonik, Codice civile, *Gazzetta Ufficiale (G.U.)*, n. 79 od 4. 4. 1942, zadnja izmjena *Gazzetta Ufficiale (G.U.)* n. 164 od 11.11.2014.

Zakon br. 85–677 od 5. 7. 1985. tzv. Loi Badinter, dostupno na: <http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=LEGITEXT000006068902&dateTexte=vig> (2.3.2015)

Zakon o cestovnom prometu (*Straßenverkehrsgesetz*), pročišćeni tekst od 5. ožujka 2003., *BGBI. I S.* 310, 919, zadnje mijenjan Zakonom od 28. 11. 2014., *BGBI. I S.* 1802 (Njemačka)

Zakon o obveznim odnosima, *Narodne novine RH*, br. 35/05, 41/08, 75/09, 125/11.

Zakon o obveznim osiguranjima u prometu, *Narodne novine RH*, br. 151/05, 36/09, 75/09, 76/13.

Zakon o odgovornosti za štete od motornih vozila i željeznice (*Eisenbahn und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz*), *BGBI.* Nr. 48/1959, zadnja izmjena *BGB-al. I* Nr. 138/2011., od 28.12.2011. (Austrija).