

## Prikaz teorija o reformi osiguranja od automobilske odgovornosti i njihova primjena u komparativnom pravu

UDK: 368.212.032.5

Primljeno: 5. 6. 2017.

Prihvaćen: 1. 8. 2017.

Pregledni naučni rad

### Apstrakt

Sudjelovanje u prometu, zbog velikih opasnosti s kojima je ono povezano i masovnost takve (društvene) pojave, dovodi do zaključka da nije više bitno tko je odgovoran za štetu, već je bitno da se ona čim prije naknadi, i da se štetne posljedice prometne nezgode što prije saniraju. Drugim riječima, umjesto pojma oštećenik valjalo bi razmisliti da se uvede kao pravni pojam „žrtva prometa” u smislu osobe koja će imati pravo na naknadu štete koju je pretrpjela u prometnim nezgodama (pa makar ih i one same prouzročile). Zbog toga se u radu prikazuju različite teorije koje se temelje na ideji sveobuhvatnosti zaštite žrtava prometnih nezgoda, kao i pokušaji njihove primjene u poredbenom zakonodavstvu.

*Ključne riječi:* osiguranje od automobilske odgovornosti, žrtve, prometna nezgoda, naknada štete, reforma osiguranja, *no fault*

### 1. UVOD

Tijekom višegodišnje primjene obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti za štetu, uvidjelo se da taj sustav ima mnogo manjkavosti i da ga je stoga potrebno na neki način poboljšati, ako ne i reformirati, a sve u cilju pružanja adekvatne i što potpunije zaštite žrtava prometnih nezgoda, jer je ipak zaštita žrtava prometa krajnji cilj automobilske osiguranja od odgovornosti.

U pravnoj literaturi spominje se više razloga zbog kojih je klasični sustav osiguranja od autoodgovornosti zapao u krizu (Ćurković, 1984, 8-9, Trklja-Obreza, 1988, 303-313, Cigoj, 1982, 12-14). No, svi se ti razlozi odnose na jednu te istu manjkavost koja se javlja kod osiguranja od autoodgovornosti, a to je da mnoge žrtve

prometnih nezgoda ostaju nezaštićene, odnosno bez naknade.

#### 1.1. Inzistiranje na odgovornosti osiguratelja i štetnika je neadekvatno

Kao prvo, navodi se da bi trebalo mijenjati situaciju da osiguratelj odgovara samo kada postoji odgovornost po pravilima deliktne pravne. To može imati za posljedicu da šteta postoji, a da oštećenik iz prometne nezgode ostane bez naknade iz osiguranja, jer zbog razloga ekskulpacije ne postoji odgovornost štetnika, pa time ni odgovornost osiguratelja. Dakle, moguće je da postoji šteta, a da ne postoji odgovornost. U tom smislu predlaže se da osiguratelj odgovara i bez obzira na odgovornost, pa čak kada i nje nema (*no fault*), odnosno da se uvede „potpuno osiguranje motornog vozila” u tom smislu što će se osiguranjem pokriti, bez obzira na odgovornost sva šteta, kako na osobama tako i na stvarima (Perović, 1981, 66). Dakle, osiguranje od odgovornosti treba zamijeniti osiguranjem za slučaj štete nastale sudjelovanjem u prometu (Ćurković, 1984, 9). Pored toga, primjena pravila o deliktnoj odgovornosti može otežati položaj oštećenika ukoliko sam oštećenik pridonese nastanku štetnog događaja, što dovodi do smanjenja visine naknade štete, umjesto da se kao oštećeniku, koji se može shvatiti i kao žrtva prometa, pruža puna naknada. U tom kontekstu „žrtve prometa”, oštećeniku bi trebalo omogućiti naknadu iz osiguranja i onda ako osiguranik nije odgovoran za štetu, pa čak i onda kad je i sam doprineo nastanku štete. Tako pješaku koji je nepažljivo istrčao pred automobil treba priznati pravo na naknadu iz obveznog osiguranja, jer je on prije žrtva suvremenog prometa nego vlastite nepažnje. Uvođenje osiguranja od prometnih šteta, a bez utvrđivanja odgovornosti, može se pravdati time da u suvremenim uvjetima prometa na cestama, posljedice nepažnje ne možemo više tretirati tako strogo kako je to bilo moguće u uvjetima kada su makadamskim cestama vozile kočije.

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

## 1.2. Problem odnosa odgovornosti i osiguranja od odgovornosti

Kao drugo, navodi se da je po klasičnom sustavu osiguranja od automobilske odgovornosti moguće da i po pravilima deliktne prava postoji odgovornost, ali da ne postoji odgovornost samog osiguratelja, naprosto zbog toga što osiguranjem nisu pokrivena sve štete koje štetnik prouzroči. Dakle, odgovornost štetnika može biti i šira od odgovornosti osiguratelja, pa to ima za posljedicu da mnoge žrtve prometa ostanu nezaštićene.

## 1.3. Limitirane svote osiguranja

Kao treće navodi se i to da je u najvećem broju slučajeva naknada iz osiguranja od autoodgovornosti ograničena do određenog iznosa, ostavljajući tako nepokrivene štete iznad tog iznosa. Predlaže se stoga da se bar u pogledu šteta na osobama (zbog smrti, tjelesnih ozljeda ili narušenja zdravlja) pokuša postići potpuno pokriće, dok bi štete na motornim vozilima ostale nepokrivene, jer se one i onako mogu pokriti, na primer kasko osiguranjem.

## 1.4. Pružanje zaštite samo tzv. „trećim osobama”, a ne i ostalim žrtvama prometa

Kao četvrto navodi se da je klasični sustav osiguranja od autoodgovornosti pružao zaštitu sam tzv. „trećim osobama”. Njime naprosto nisu obeštećene sve žrtve prometa, jer se ovdje radi o zaštiti trećih osoba, a ne svih žrtava prometa. Stoga, postavlja se zahtjev da se pruži naknada štete svim nastradalima u prometnim nezgodama, dakle i onima koji se ne smatraju trećim osobama.

## 1.5. Složena obrada i isplata štete od strane osiguratelja

Kao peto navodi se da postojeći sustav osiguranja od autoodgovornosti ima suviše kompliciranu proceduru ostvarivanja prava na naknadu štete. Ovo se pak pravda time da je to potrebno radi utvrđivanja odgovornosti štetnika, ali to sa druge strane dovodi do znatnog povećanja troškova osiguratelja i dugog trajanja postupka obrade i isplate šteta. Uostalom, da se ne utvrđuje odgovornost štetnika, već da se šteta naknadi bez obzira na odgovornost, kao i što se predlaže, ne bi trebalo provoditi same postupke utvrđivanja odgovornosti, a time bi se i brže došlo do tražene naknade štete.

## 1.6. Učestalost sudskih postupaka u ostvarivanju prava na naknadu štete

Kao šesto navodi se da previše slučajeva za naknadu štete završava na sudu, što je pak pogubno za zaštitu žrtava prometa, jer su sudski postupci formalizirani, dugotrajni, neefikasni i skupi, a pored toga temelje se na potrebi dokazivanja odgovornosti štetnika, što još dodatno otežava položaj žrtava kojima je potrebna brza i efikasna naknada štete.

## 2. TEORIJSKI PRIJEDLOZI O REFORMI OSIGURANJA OD AUTOMOBILSKE ODGOVORNOSTI

### 2.1. Općenito o rješenjima koja se predlažu

#### 2.1.1. Prijedlozi za poboljšanje zaštite žrtava prometnih nezgoda

Zbog navedenih prigovora pojavili su se u pravnoj teoriji (a zatim i u praksi) pokušaji zamjene klasičnog sustava osiguranja od odgovornosti. Drugačija rješenja predlažu (Čurković, 1984, 9): 1) uvođenje obveznog doprinosa fondovima osiguranja, ali ne samo vlasnika ili korisnika motornih vozila, već širega kruga osoba, kao na primer svih vozača, ili svih potrošača automobilske goriva; 2) isključivanje odgovornosti štetnika kao pretpostavke odgovornosti osiguratelja; 3) ne uzimanje u obzir ponašanja oštećenog prilikom odmjeravanja naknade štete; 4) za štete na osobama bez ograničenja naknade, a za štete na stvarima ograničenje do određenog iznosa, ili pak potpuno isključenje prava na naknadu za štete na vozilima; 5) pružanje zaštite svim unesrećenicima u prometnim nezgodama, bez obzira na njihovu odgovornost; 6) isplata štete određenim automatizmom, bez intervencije suda ili dugotrajnog postupka obrade štete od strane osiguratelja.

#### 2.1.2. *No fault* sustavi osiguranja od prometnih nezgoda

Sva nova rješenja koja se predlažu, zapravo spadaju u tzv. *no fault* sustave osiguranja (Jankovec, 1985, 17–18). Takva osiguranja nemaju pravnu prirodu osiguranja od odgovornosti. Osiguratelj je u takvim sustavima obavezan naknaditi štetu bez obzira na to da li je osiguranik za nju odgovoran (*no fault* – bez krivnje, bez odgovornosti), pa se iz osiguranja naknađuju čak i štete koje je sam osiguranik pretrpio u nezgodi koju je prouzročio. Dakle, i samom štetniku koji je prouzročio prometnu nezgodu, pa pritom i sam pretrpio štetu, pruža se osiguravajuće pokriće. Polazna osnova ovakvog razmišljanja je u tome da se pažnja i ponašanje u

prometu moraju drukčije tretirati nego pažnja i ponašanje u drugim životnim situacijama, pošto su opasnosti koje nosi suvremeni promet gotovo neizbježne (Sokal, Pak, 1983, 26). Takvi sustavi u biti imaju pravnu prirodu osiguranja osoba od posljedica nesretnih slučajeva koji su prouzrokovani uporabom motornih vozila. A, ako se pored štete na osobama, nadoknađuju i štete na stvarima, onda takva osiguranja imaju i pravnu prirodu osiguranja stvari od uništenja ili oštećenja uslijed uporabe motornog vozila.

### 2.1.3. *First party liability*

Često se *no fault* sustavi povezuju sa *first party* osiguranjima. Ovdje se radi o tzv. izravnim osiguranjima. Kod ovakvih osiguranja osiguranik sklapa ugovor sa osigurateljem kojim osigurava svoj vlastiti život, automobil i ostalu imovinu, pa ako se dogodi osigurani slučaj, izravno od osiguratelja, kao stranka iz ugovora, može potraživati naknadu štete. Nasuprot tome, kod *third party* osiguranja, osiguranik se osigurava od sopstvene odgovornosti da plati štetu trećima, a koji mogu, kad se dogodi osigurani slučaj, potraživati naknadu štete prema osiguratelju iz ugovora o osiguranju, a da nisu stranka tog ugovora (Birds, 1997, 8–9). Takav oblik osiguranja, kao što je već rečeno, postoji i u našem pravu obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti (Ćurković, 2002, 49).

U svijetu se uvidjelo da je *third party* osiguranje mnogo skuplje i manje efikasno nego *first party* osiguranje, naprosto zbog toga što se u konačnici ne zna koliko točno odštetnih zahtjeva može proizaći iz prometnih nezgoda primjenom *third party* osiguranja, a što za osiguratelje može biti jako opterećujući faktor. Zato se i predlaže da se uvede sustav *first party* osiguranja u osiguranju od prometnih nezgoda, ali da se ono provodi kao dio sustava socijalnog osiguranja, no ovo posljednje ipak je manje vjerojatno (Birds, 1997, 9).

## 2.2. Prijedlog prof. A. Tunca

### 2.2.1. *Osiguranje od autoodgovornosti kao osiguranje od prometne nezgode*

Profesor Tunc<sup>46</sup> još je 1964. godine predložio reformu sustava obvezatnog osiguranja od autoodgovornosti u svom Projekt zakonu o naknadi štete prouzrokovane prometnim nezgodama.<sup>47</sup> Ovim Projekt zakonom

<sup>46</sup> Profesor Andre Tunc je profesor Univerziteta Paris I (Panteon – Sorbona).

<sup>47</sup> Projekt zakona je objavljen u radu: Perović, S. (1981). O jednom projektu Zakona o naknadi štete prouzrokovane saobraćajnim nezgodama, *Pravni život*, 26 (12), na str. 66–70.

zapravo je predloženo osiguranje od posljedica prometnih nezgoda, a ne osiguranje od odgovornosti. Time bi se pružala zaštita svim osobama koje pretrpe štetu u prometnoj nezgodi, pa i samom vozaču.<sup>48</sup> Osiguranje bi zapravo pružalo zaštitu širokom krugu osoba bez obzira na odgovornost za prometnu nezgodu. Subjektivni element odgovornosti – krivnja, potpuno je izostavljen (Perović, 1981, 71). Izuzetak jedino čini odredba po kojoj osoba koja je upravljala ukradenim vozilom ili je štetu prouzrokovala namjerno nema pravo na naknadu štete (čl. 12 Projekta). Razlog tome je da sa izbjegne isti tretman osoba koje su postupale pažljivo i osoba koje nisu tako postupale.

Samo obvezno osiguranje bi, prema Projektu, tako funkcioniralo što bi svi vlasnici motornih vozila bili obavezni zaključiti osiguranje koje bi osiguravalo naknadu štete žrtvama prometnih nezgoda (čl. 1 Projekta).

Štete koje se nadoknađuju prema ovom Projektu jesu materijalne štete na osobama u slučaju tjelesne povrede, te materijalne štete na samim stvarima. Isključena je naknada nematerijalne štete, te se ona popravljiva sukladno općim pravilima o naknadi štete.

### 2.2.2. *Štete na osobama*

Kod šteta u slučaju tjelesne povrede,<sup>49</sup> posebna je pažnja posvećena naknadi štete zbog privremene ili trajne nesposobnosti za rad. U tom slučaju oštećeni ima pravo na naknadu izgubljene plaće ili profesionalne zarade (čl. 4 i čl. 5 st. 1 Projekta), te na naknadu čisto fizičkog oštećenja u slučaju trajne nesposobnosti za rad (čl. 5 st. 2 Projekta). Pri tom se pod izgubljenom plaćom ili profesionalnom zaradom smatra samo stvarni gubitak, tj. onaj koji nije nadoknađen od poslodavca, niti od socijalnog osiguranja ni bilo koje druge ustanove za socijalnu zaštitu (čl. 6 Projekta).

U slučaju da je uslijed prometne nezgode došlo do smrtnih posljedica, oštećenima se smatraju i nasljednici i bliski srodnici poginulog koji su zbog toga imali troškove oko te prometne nezgode, kao i osoba o čijem je trošku obavljena sahrana poginulog (čl. 9 Projekta). Ako je umrli za života pružao pomoć određenim osobama ili su one ovu pomoć mogle očekivati, i ove osobe imaju pravo na naknadu štete, i to u obliku rente (čl. 10 Projekta).

<sup>48</sup> To proizlazi iz čl. 2 Projekta: „Svaka osoba koja je tjelesno povrijeđena u nekoj prometnoj nezgodi u kojoj je sudjelovalo određeno vozilo, ima pravo na naknadu štete...”

<sup>49</sup> Ovu štetu čine troškovi liječenja, rehabilitacije, pomoći, troškovi opremanja ili adaptacije stana, troškovi izazvani premještanjem članova obitelji, troškovi učinjeni radi povrata u prijašnje stanje ili zamjene odjeće ili stvari koje su se našle kod oštećenog u trenutku prometne nezgode i koje su tom prilikom oštećene (čl. 3 Projekta).

Štetu je dužan nadoknaditi osiguratelj vozila u kojemu ili na kojemu se povrijeđeni ili umrli nalazio u trenutku prometne nezgode (čl. 11 st. 1 Projekta). Dakle, ne postavlja se pitanje koji je osiguratelj odgovoran, već se samo utvrđuje da li je šteta nastala u prometnoj nezgodi ili nije (Trklja-Obreza, 1988, 316). Možemo reći da se zapravo traži najbliža veza između oštećenika i osiguratelja, jer je bitno da žrtva bude čim prije obeštećena, a to je moguće jedino na način da se traži naknada štete od osiguratelja vozila bez obzira na odgovornost. Na taj način osiguranje koje se ovdje predlaže poprima karakter izravnog osiguranja (Tunc, 1982, 232–236), odnosno *first party liability*, jer se zahtjev postavlja prema neposrednom osiguratelju vozila, a ne prema osiguratelju vozila koje bi bilo odgovorno u prometnoj nezgodi.

Isto tako u slučaju da štetu pretrpi osoba van vozila štetu bi nadoknadio osiguratelj motornog vozila koje je sudjelovalo u prometnoj nezgodi, a ako je u prometnoj nezgodi sudjelovalo više vozila, svaki od osiguratelja dužan je nadoknaditi cijelu štetu, koju će između sebe podijeliti na jednake dijelove ili kako su se već dogovorili (čl. 11 st. 2 Projekta).

### 2.2.3. Štete na vozilima i stvarima

Što se tiče štete na vozilima koja je nastala u slučaju sudara, svaki osiguratelj dužan je nadoknaditi štetu na vozilu svog osiguranika. Dakle, i ovdje imamo situaciju da se ne postavlja pitanje koji je osiguratelj odgovoran, već svaki osiguratelj izravno naknađuje štetu svom osiguraniku kao oštećeniku, pa makar i on (osiguranik) bio odgovoran za sudar. Šteta na stvarima koje se prevoze u ili na vozilu naknađuje se samo ako je došlo do sudara vozila, na isti način kao i kod sudara vozila (čl. 13 st. 1 i 2 Projekta).

### 2.2.4. Prigovori upućeni Projektu prof. Tunca

Kao prvo, navodi se da bi uvođenje ovakvog Projekta nužno iziskivalo i povećanje premije osiguranja. No, isto tako navodi se da bi korist koja se tim Projektom može ostvariti bila znatno veća nego što bi to predstavljalo opterećenje u povećanoj premiji osiguranja (Perović, 1981, 72).

Zatim, navodi se da bi ovaj Projekt, zbog ogromnih davanja kojima bi bili izloženi osiguratelji, a poglavito zbog toga što nije predviđen neki limit u svoti osiguranja, znatno povećao troškove osiguranja, i da bi bio ekonomski neisplativ osiguravajućim društvima, no kao da se zaboravilo da osiguranje od autoodgovornosti ne postoji radi ostvarivanja profita osigurateljima, već radi zaštite žrtava prometa.

Nadalje, prigovara se da ovaj Projekt nije imao pretenziju da regulira sva pitanja u ovoj materiji, već se samo ograničio na principe, čija bi primjena zahtijevala preciziranje od strane posebnih propisa.

Također, sam projekt nije predvidio pravila za slučaj prometne nezgode s elementom inozemnosti, a niti je riješio pitanje naknade štete koju prouzroče neosigurana ili nepoznata motorna vozila.

Projekt nije prihvaćen u svom izvornom obliku niti u Francuskoj, niti u drugim zemljama, ali je izvršio veliki utjecaj na reformu obveznog osiguranja od odgovornosti, a na njegove utjecaje nailazimo na *Loi Badinter*, te na rješenja u skandinavskim zemljama (*infra* 3.3. i 3.4.) (Trklja-Obreza, 1988, 317).

### 2.3. Projekt prof. Eicke von Hippel

Ubrzo nakon objavljivanja projekta prof. Tunca i u Njemačkoj se nudi reforma osiguranja od autoodgovornosti (Trklja-Obreza, 1988, 324–332). Tako je prof. *Eicke von Hippel* već 1968. godine u njemačkoj pravnoj teoriji i praksi osiguranja ponudio Nacrt osiguranja po kojem bi svaka osoba bila osigurana za štete koje je pretrpjela u prometnoj nezgodi. U Nacrtu se uopće ne određuju osobe kojima bi se pružila zaštita, pa se može zaključiti da se predviđa zaštita svih žrtava kojima štetu prouzrokuje motorno vozilo.

U Nacrtu se ne uzima u obzir odgovornost sudionika u prometnoj nezgodi, u čemu ovaj Nacrt predstavlja *no fault* sustav, već se samo predviđaju izuzeci koji od osiguranja ne mogu ostvariti naknadu. To bi bile osobe koje prometne nezgode prouzroče namjerno, kao i štete koje su posljedica nekog teškog kaznenog djela. Nemaju pravo na zaštitu ni osobe koje upravljaju motornim vozilom bez dozvole, u alkoholiziranom stanju, osobe koje su ukrale motorno vozilo, kao i osobe koje se voze u ukradenom vozilu. Pravo na naknadu nemaju i oni vlasnici-vozači motornih vozila kada su kaznenopravno sankcionirani za djelo u kojem su pretrpjeli štetu.

Nacrt predviđa naknadu u punom iznosu u slučaju povrede ili smrti. Šteta se u tom slučaju nadoknađuje i samom vozaču, kao i članovima njegove obitelji. Za razliku od Projekta prof. Tunca ovdje se ne nadoknađuje šteta na vozilu.

No ipak, ovaj Nacrt predstavlja dosta široko pokrivenost šteta koje se ne bi mogle samo pokrivati uplatama premija osiguranja koje bi bili dužni plaćati svi vlasnici motornih vozila. Stoga ovaj Nacrt predviđa da bi određene novčane iznose osigurateljima plaćali i proizvođači motornih vozila, pravne osobe koje su zadužene za održavanje i sigurnost cesta, automobilske radionice, kao i vlasnici životinja.

Ovaj Nacrt nije ni u jednom svom segmentu našao primjenu ni u Njemačkoj, pa ni u drugim državama. Prevažnula su, naime, klasična rješenja koja su poboljšana, jer se ustanovilo da uvođenje *no fault* sustava ne bi dalo neki veliki pozitivni pomak, nego bi čak od osiguratelja zahtijevalo veću ekonomsku žrtvu. Jedino se prednost može dati u onom dijelu predloženih rješenja kojima se predviđa da se štete nadoknađuju brzo i bez većih troškova. Nedostatak predloženog projekta ogleda se i u tome što nisu nabrojani rizici od kojih se treba osigurati. Formalno-pravno se smatra da se vlasnik motornog vozila u tom sustavu ne osigurava za štete koje bi vozilom prouzrokovao trećim osobama, već osigurava samog sebe od rizika svoje vlastite odgovornosti. Bez dovoljnog poznavanja relevantnih elemenata za određivanje rizika osiguranici-vlasnici motornih vozila sa pravom mogu sumnjati u ponuđeni sustav osiguranja.

#### 2.4. *No fault* teorije u SAD-u

##### 2.4.1. *Općenito*

U SAD-u *no fault* teorije su vrlo raširene, a neke od njih su našle i primjenu i u praksi. Možemo reći da je SAD domovina *no fault* sustava. Razlog tome je svako što se u SAD-u, kao i u svim *common law* zemljama, odgovornost za štete prouzročene uporabom motornog vozila zasniva na krivnji, a ne na objektivnoj odgovornosti, tako da postupak u vezi s utvrđivanjem osnova za naknadu štete je dug i skup. Oštećenik, da bi ostvario pravo na naknadu štete, mora dokazati krivnju štetnika, odnosno njegovu nepažnju (*negligence*) (Klarić, 2003, 216–217). Također, ni osiguranje od automobilske odgovornosti u većini država nije obvezatno, što teško pogađa žrtve prometa. S druge strane, u većini država SAD-a je prihvaćeno stajalište da oštećenik nema pravo na naknadu štete koja mu je prouzrokovana uporabom motornog vozila, ako je i u najmanjem postotku suodgovoran za nastanak štete (tzv. teorija *contributory negligence*).<sup>50</sup> Zbog svega toga postoji čitav niz prijedloga da se postojeći sustavi osiguranja za štete prouzrokovane uporabom motornih vozila unaprijedi, poglavito da se napusti sustav krivnje, čime bi bili izbjegnuti komplicirani sporovi, snize troškovi obavljanja osiguranja (a time da se ujedno i smanji premija osiguranja), te da se pruži šire pokriće. U osnovi svih tih prijedloga je ideja da osiguratelj, kod osiguranja za štete prouzročene motornim vozilima, naknadi trećim osobama štetu u nekom osnovnom opsegu (*Basic Benefits*) bez istraži-

<sup>50</sup> U praksi američkih sudova ide se tako daleko da se smatra, na primer da je i osoba koja se nije vezala sigurnosnim pojasom za vrijeme vožnje, a koja je bila povrijeđena u prometnoj nezgodi, doprinijela nastanku štete, i da prema tome nema pravo na naknadu (Jankovec 1985, 21).

vanja da li postoji krivnja ili bilo kakva druga odgovornost za nastalu štetu (*no fault*). Za nepokrivene iznose štete, koji prelaze osnovni opseg i visinu, oštećeniku bi stajala na raspolaganju i dalje građanskopravna pravila za naknadu štete (Ognjatović, 2001, 768).

##### 2.4.2. *Osnovni plan zaštite (Basic Protection Plan)*

Ovim planom čiji su autori prof. Robert E. Keeton sa Sveučilišta u Harvardu i prof. Jeffrey O'Connell sa Sveučilišta u Illinoisu (Jankovec, 1985, 21–22) iz 1964. godine predviđa se uvođenje obveznog osiguranja u automobilskom prometu, umjesto u većini država SAD-a postojećeg dobrovoljnog osiguranja. Vozilo se ne bi moglo niti registrirati prije nego što se zaključi ugovor o osiguranju.

Svaka žrtva prometne nezgode bila bi obeštećena na osnovu ovog plana do određenog iznosa, a preko toga mogla bi zahtijevati naknadu po osnovi općih pravila o odgovornosti za štetu.<sup>51</sup> Sličnost, dakle postoji sa klasičnim sustavom osiguranja od autoodgovornosti kod kojega osiguratelj odgovora do određene svote, a štetu iznad osigurane svote, oštećenik potražuje od samog štetnika – osiguranika. Razlika je u tome što ovdje, pravo na naknadu štete pripada svakoj žrtvi prometne nezgode, a ne samo tzv. trećim osobama. No, postoje i druge razlike koje navodimo u nastavku.

Pokriće iz osiguranja ne bi se zasnivalo na odgovornosti za štetu, nego na samoj činjenici da je osigurano vozilo sudjelovalo u sudaru kojem je prouzrokovana neka šteta. Pokriće koje se pruža oštećenicima odnosi se za slučaj smrti i tjelesnih povreda, kao i za uništene i oštećene stvari. Iz osiguranja su isključeni zahtjevi koje je oštećenik sam namjerno prouzrokovao.

Svaki oštećenik, bilo da se radi o trećoj osobi, bilo da se radi o samom osiguraniku, obraća se osiguratelju kod kojega je osigurano motorno vozilo koje je uzrokovalo štetu, i postavlja zahtjev za naknadu. Ukoliko neimovinska šteta ne prelazi 5.000 \$, a šteta zbog smrti ili tjelesne povrede ne prelazi 10.000 \$, zahtjev koji podnosi oštećena osoba po osnovi ovog plana, zamjenjuje zahtjev po osnovi odgovornosti za štetu prema odgovornoj osobi. Kod većih šteta, oštećenik se može koristiti zahtjevom po osnovi odgovornosti, s tim što se naknada štete smanjuje za iznose koji su isplaćeni po osnovi ovog plana. Od naknade po osnovi ovog osiguranja odbijaju se iznosi na koje je oštećenik imao pravo po drugim osnovama (zdravstveno osiguranje, socijalno osiguranje, itd.).

Manjkavost ovog projekta ogleda se u činjenici da je predviđena svota osiguranja dosta niska, pa se u tome

<sup>51</sup> Predlagao se limit od 10.000 \$ po jednom oštećeniku, ali ne preko 100.000 \$ po štetnom događaju.

može naći razlog zašto ovaj plan nikada nije pretočen u neki zakon u saveznoj državi (Trklja-Obreza, 1988, 334).

#### 2.4.3. *Kompletan lični plan zaštite* (*Complete Personal Protection Plan*)

Ovaj plan, kojeg je pripremila Američka udruga za osiguranje (*American Insurance Association*) (Jankovec, 1985, 22–23), također je kao i prethodni predviđao da je osiguranje obvezno, vozilo se ne bi moglo koristiti ako u vezi sa njegovom uporabom nije zaključen ugovor o osiguranju.

I ovdje osiguratelji naknađuju imovinsku štetu koja je prouzrokovana automobilskim nezgodama bez obzira na krivnju i odgovornost. Za neimovinske štete osiguravajuće pokriće se mora posebno ugovoriti. Za razliku od prethodnog plana, ovdje se od naknade po osnovi osiguranja ne odbijaju naknade na koje oštećeni ima pravo po drugim osnovama. Naknadom iz osiguranja obuhvaćaju se štete na osobama i na stvarima (u vozilu). Iz osiguranja se ne nadoknađuju štete na osiguranom automobilu, kao ni štete na drugom automobilu ako je došlo do sudara, jer se štete na automobilima mogu osigurati putem kasko osiguranja. Sam iznos pokrića nije posebno ograničen, mada se predlaže da se naknade za štete na osobama isplaćuju mjesečno, i to sa limitom od 750 \$ po oštećenoj osobi.

U pogledu šteta koje prouzrokuju osigurana vozila isključena je primjena pravnih pravila o odgovornosti za štetu. Osiguranje pruža neku vrstu imuniteta osobama odgovornim za štetu.<sup>52</sup>

Ni ovaj plan nije našao mjesto ni u jednom zakonu u SAD-u, a ni u drugim zemljama, vjerojatno zbog toga što pokriće i zaštita koja se njime daje su preveliki, pa je i cijenu za takvo osiguranje teško utvrditi (Trklja-Obreza, 1988, 335).

#### 2.4.4. *Plan obrnute odgovornosti* (*Inverse Liability Plan*)

U svojoj osnovi i ovaj plan iz 1967. godine, čiji je autor J. B. M. Murray (Jankovec, 1985, 23), je jedna posebna vrsta osiguranja osoba od posljedica nesretnog slučaja. Osigurana osoba, ako je povrijeđena uporabom nekog motornog vozila, prima naknadu iz osiguranja bez obzira na krivnju vozača, pa čak i bez obzira na to

<sup>52</sup> Interesantno rješenje se predviđa za slučaj kad je u prometnoj nezgodi poginuo ili je povrijeđen pješak. Takav pješak, odnosno njegovi nasljednici, ako je vlasnik motornog vozila, ostvaruje pravo na naknadu iz osiguranja po osnovi ugovora o osiguranju vozila. Tek ako pješak nije vlasnik vozila, i po toj osnovi nije osiguran, naknada iz osiguranja plaća se na osnovi ugovora kojim je osiguran vozač koji je prouzročio štetu.

da li je oštećenik i sam kriv što mu je prouzrokovana šteta. Svaki osiguranik bira iznos na koji će se osigurati. Međutim, to ipak nije pravo osiguranje osoba od posljedica nesretnog slučaja, jer ako je za prometnu nezgodu odgovorna neka treća osoba, osiguratelj po isplati naknade iz osiguranja, stupa u prava svog osiguranika prema toj trećoj osobi. Prema tome, za razliku od uobičajenih oblika osiguranja osoba od posljedica nesretnog slučaja, koji nemaju karakter naknade štete i kod kojih osiguranik može kumulirati naknadu iz osiguranja i naknadu štete, ovdje je kumuliranje zabranjeno. Po ovom planu osiguranik može zahtijevati naknadu i od odgovorne osobe, ali onda nema pravo na naknadu po osnovi ovog osiguranja.

#### 2.4.5. *Plan društvene zaštite* (*Social Protection Plan*)

Ovaj plan, kojeg su pripremili profesori H. S. Deneberg i J. B. Aponte (Jankovec, 1985, 23) predviđa sveobuhvatno osiguranje osoba za slučaj smrti ili tjelesnih povreda koje su prouzrokovane u prometnim nezgodama (tzv. *first party* osiguranje), bez obzira na postojanje odgovornosti (*no fault*). Ovaj plan, također, predviđa osnivanje posebnog fonda u koji bi vlasnici motornih vozila bili dužni uplaćivati određeni iznos prilikom registracije njihovih vozila.

Naknada iz osiguranja pokriva i imovinsku i neimovinsku štetu, a plaća se za bolničke i medicinske troškove, rehabilitaciju, invaliditet i smrt. Bolnički i medicinski troškovi plaćaju se bez obzira na visinu. Visina naknade u slučaju kad je neka osoba poginula u prometnoj nezgodi ovisi o stupnju srodstva osobe koja zahtijeva naknadu sa poginulom osobom.<sup>53</sup>

Pravo na naknadu po ovom planu nemaju: osobe koje su same sebi prouzrokovale štetu, povrijeđeni vozači koji nisu imali dozvolu za upravljanje vozilom, sudionici i gledatelji automobilskih utrka, osobe koje su pretrpjele povredu za vrijeme izvršenja kaznenog djela ili prekršaja (osim u vezi sa prometom), kao i osobe koje su upravljale motornim vozilom pod utjecajem alkohola ili narkotika.

Ipak, iako se radi o *no fault* prijedlogu, ovaj plan ne isključuje primjenu pravila o utvrđivanju odgovornosti. Naime, protiv štetnika se može sudskim putem zahtijevati plaćanje naknade štete, a to znači da se treba utvrditi i njegova odgovornost, ali samo preko iznosa koje pokriva osiguranje.<sup>54</sup> Ovaj plan je našao primjenu u državi Puerto Rico, putem posebnih propisa iz 1969. godine.

<sup>53</sup> Primjerice, bračni drug poginule osobe, a kojeg je poginula osoba izdržavala, ima po toj osnovi pravo na naknadu od 5.000 \$.

<sup>54</sup> Štetnik se oslobađa od odgovornosti za neimovinsku štetu do iznosa od 3.500 \$, a za imovinsku do iznosa od 7.000 \$.

#### 2.4.6. Cotter Plan

Prema ovom planu trebalo bi uvesti jednu vrstu obveznog osiguranja osoba od posljedica nesretnog slučaja koji je prouzrokovan uporabom automobila (Jankovec, 1985, 24). Ovo bi osiguranje obuhvaćalo vozača, putnike u vozilu i pješake, dok bi vozači i putnici u drugim vozilima, koji su povrijeđeni u sudaru, bili pokriveni svojom policom. Obveza osiguratelja bila bi ograničena na 2.000 \$ u pogledu medicinskih troškova i na vremenski period od 52 tjedna u pogledu nesposobnosti za rad. Plaćala bi se i imovinska šteta i neimovinska šteta. Pri tome ako su medicinski troškovi ispod 500 \$ na ime neimovinske štete može se priznati do 50% iznosa od troškova, a ako medicinski troškovi iznose preko 500 \$, onda naknada za neimovinsku štetu može iznositi do 100% iznosa od tih troškova. U slučaju smrti, naruženosti, gubitka dijelova tijela, naknada neimovinske štete može se kretati i iznad ovih limita.

Oštećeni zadržava pravo na naknadu štete prema pravnim pravilima o odgovornosti za štetu.

U pogledu manjih šteta uvela bi se obvezna arbitraž. Na taj način smanjili bi se troškovi likvidacije odštetnih zahtjeva i izbjegli sudski troškovi. Uvela bi se i obvezna akontacija naknade iz osiguranja u onim slučajevima u kojima je odštetni zahtjev neke osobe osnovan, ali se ne može odmah utvrditi visina štete.

#### 2.4.7. New York Plan

Prema ovom planu žrtva prometne nezgode ima pravo na naknadu bez obzira na krivnju štetnika (Jankovec, 1985, 24). Sustav odgovornosti za štetu prouzrokovanu uporabom motornih vozila, a koji se u SAD-u zasniva na krivnji, bio bi napušten. Osiguranjem se pokrivaju sve štete na osobama i stvarima, osim štete prouzrokovane na nekom drugom vozilu ili licima u drugom vozilu. Znači, osiguravajuće pokriće bi se protezalo i na vozača koji je prouzročio štetu, kao i na putnike u tom vozilu. Osiguranje bi bilo obavezno, a pokriće neograničeno. Naknada iz osiguranja se jedino ne bi plaćala za neimovinske štete.

### 3. PRIMJENA POJEDINIH TEORIJSKIH PRIJEDLOGA U POREDBENOM ZAKONODAVSTVU

#### 3.1. Sjedinjene Američke Države

Prvu stvar koju ovdje treba napomenuti odnosi se na to da su SAD savezne države pa da svaka savezna država samostalno uređuje pitanje osiguranja vozila u prometnim nezgodama. Posljedica toga je da u zakono-

dašnjim rješenjima koja postoje u savezima država nailazimo na znatne razlike i kontraste, te se ne može sa sigurnošću na cjelovit način prikazati uređenje zaštite žrtava prometa, ali se ipak mogu izvući neka zajednička načela koja upadaju u oči.

Ono što je karakteristično za SAD jest da u nekim savezima država nije (još) uvedeno obvezno osiguranje za štete koju prouzroče motorna vozila (Baker, 2007, 7), a to ima za posljedicu i nemogućnost ostvarenja naknade iz osiguranja ukoliko vlasnik vozila nema ugovoreno osigurateljsko pokriće. Obvezna osiguranja od autoodgovornosti počela su se uvoditi u zakonodavstva pojedinih saveznih država početkom 70-tih godina XX st.<sup>55</sup> a ono se temelji na *no fault* sustavu.

Pored toga, kao što smo već naveli, u pravu osiguranja SAD-a postoji princip da oštećenik treba dokazati krivnju štetnika ako želi ostvariti pravo na naknadu štete, a što predstavlja veliki nedostatak u ostvarivanju potpune zaštite žrtava prometa. Ako pri tome, u sudskom postupku štetnik uspije dokazati i doprinos same žrtve u nastanku štete, može se lako desiti da oštećeni ostane i bez ikakve naknade. U pravilu, bagatelne štete oštećenim osobama se nadoknađuju dosta brzo, a naknade s teškim posljedicama po zdravlje žrtava dosta sporo. Sudski postupak u pravilu traje dvije i pol godine, čak i do 5 godina. To je, pak s druge strane, razlog vrlo visokom sudskim troškovima, a tome doprinose i odvjetnici koji nemaju nikakva ograničenja prilikom naplate takse i honorara.

Može se slobodno konstatirati da takav sustav predstavlja veliku prednost za štetnika, jer nema zapravo nikakvih obaveza. Cijena osiguranja je dosta visoka, a ponudene usluge osiguratelja su prilično niske u odnosu u one u Europi. Na 100 \$ premije osiguranja otpada tek 44% na naknade štete, a ostalo čine troškovi osiguranja (Jankovec, 1985, 178).

Što se pak tiče svota osiguranja, propisan je zakonski minimum koji iznosi 25.000 \$ za ozljede po osobi i 50.000 \$ po štetnom događaju, a pojedine države imaju i još manje propisane minimume (Baker, 2007, 7). Međutim mogu se ugovoriti i veće svote osiguranja, a koje se kreću od oko 100.000 \$ za ozljede po osobi, do oko 300.000 \$ za štete po događaju (Baker, 2007, 8). Neke države, primjerice Michigan i Puerto Rico imaju neograničene svote osiguranja za medicinske troškove, no ima i onih koje imaju vrlo niske svote osiguranja, kao

<sup>55</sup> Među prvim državama koje su uvele obvezno osiguranje bila je država Massachusetts, još 1. siječnja 1971. godine, i to po principu *no fault* sustava. U toj državi osiguranjem pokrivena su bez obzira na krivnju štetnika ili oštećenog, sve štete uslijed povrede tijela ili zdravlja prouzrokovane uporabom motornih vozila. Naknada iz osiguranja ne pokriva jedino neimovinske štete (Jankovec, 1985, 24–25).

na primer Juta od svega 3.000 \$ također za medicinske troškove (Ćurković, 2001, 89). Vjerojatno je razlog tome što u SAD-u ne postoji obvezatno zdravstveno osiguranje, pa velik dio troškova liječenja pada na osiguratelje motornih vozila.

Također, treba napomenuti da u SAD-u ne postoji jedinstven sustav utvrđivanja premija osiguranja, već se one najčešće slobodno ugovaraju, a što dodatno otežava položaj žrtve.

Sve u svemu zaštita žrtava prometa u SAD-u je na mnogo nižoj razini nego u Europi. Razlog tome treba nalaziti svakako u tome što ne postoji jedan federalni propis koji bi na jedinstven način uređivao osiguranje od šteta koje nastanu u prometnim nezgodama uporabom motornih vozila, i to na način da se to osiguranje propiše kao obvezatno, i sa višim svotama osiguranja.

### 3.2. Kanada

U Kanadi, pokriva iz osiguranja od automobilske odgovornosti odnosi se na prometne nesreće koje proizlaze iz vlasništva, uporabe i pogona motornog vozila. U većini provincija u Kanadi u primjeni je klasični sustav osiguranja od odgovornosti (*third party liability*), dok se u manjem broju provincija (Quebec, Manitoba, Ontario, Saskatchewan) primjenjuje *no fault* sustav (Knutson, 2008, 1–2).

Također, ni u Kanadi ne postoji objektivna odgovornost za štete prouzrokovane uporabom opasnih stvari, već se i ovdje primjenjuje princip dokazane krivnje, kao što je to karakteristično za sve zemlje *common law*-a. Iako ne postoji opći propis koji bi uveo obvezno osiguranje u promet za cijelu državu, svaka provincija Kanade ima svoju vlastitu zakonsku regulativu kojom je uvedeno obvezatno osiguranje od šteta koje su prouzročene uporabom motornih vozila (Trklja-Obreza, 1988, 183–185).

Pored toga, uređena je na državnoj razini zaštita žrtava kojima je štetu prouzrokovalo nepoznato ili neosigurano motorno vozilo. Limit osiguranja se prema provincijama kreće od 50.000 do 100.000 \$ po štetnom događaju. U nekim provincijama predviđeno je da samo pojedina osiguravajuća društva mogu obavljati obvezno osiguranje u prometu, dok u nekim provincijama takvih ograničenja nema. Također, i određivanje visine premije se razlikuje od provincije do provincije, jer u nekima se slobodno utvrđuje visina premija osiguranja, a u nekima to određuju posebna tijela različita od osiguratelja.

Od svih kanadskih provincija čini se da se najpotpunija zaštita žrtava prometa pruža u provinciji Saskatchewan (Jankovec, 1985, 25). Naime, u toj je provinciji još 1947. godine uvedeno obvezno osiguranje

za štete prouzročene uporabom motornih vozila, bez obzira na krivnju (*no fault* sustav). Svaka osoba koja je pretrpjela tjelesnu povredu dok je upravljala motornim vozilom, ili se vozila u njemu, ili ga je motorno vozilo udarilo, oborilo ili pregazilo, pa čak i vlasnik vozila, ima pravo zahtijevati isplatu određenog iznosa po osnovu osiguranja. Isplata se vrši bez obzira na to postoji li ili ne odgovornost vlasnika vozila ili vozača za prouzrokovano štetu. Iz pokrića su samo isključeni slučajevi samoubojstva. Naknada za neimovinsku štetu nije pokrivena. Takvu štetu oštećeni može zahtijevati od štetnika po općim pravilima odgovornosti za štetu.

Osiguranje provodi Državni osiguravajući zavod (*Saskatchewan Government Insurance Office*) uz relativno niske troškove, a premija se plaća prilikom registracije vozila i prilikom produženja registracije.

Uz ovo osiguranje (*no fault*), vlasnik motornog vozila mora zaključiti još i osiguranje od odgovornosti. Prema tome, osiguranje koje se ne zasniva na krivnji ne zamjenjuje osiguranje od odgovornosti. Osiguranje *no fault* samo služi da bi sve oštećene osobe, bez obzira na to da li postoji odgovornost za štetu i da li ulaze u krug trećih osoba u smislu pravila o odgovornosti, dobile minimalnu naknadu, i to brzo po vrlo jednostavnom postupku.

### 3.3. Švedska

Švedski sustav obaveznog osiguranja od odgovornosti, za štete koje prouzroče motorna vozila, treba posebno istaći jer predstavlja u Europi pravi izuzetak. Na osnovu projekta prof. Tunca, Švedska je 1975. godine donijela Zakon o štetama u prometu.<sup>56</sup> Ovim se zakonom, što se vidi iz samog naziva, negira i odgovornost i obvezatnost, zapravo sustav osiguranja od odgovornosti u cijelosti. U cilju da se zaštite žrtve prometnih nezgoda, koriste se potpuno novi odnosi, jer su napuštene sve pretpostavke „odgovornosti”, „opasne stvari”, „treće osobe” i sve što je tipično za osiguranje od odgovornosti. Ovim zakonom sve je podređeno zaštiti žrtava prometa bez obzira na krivnju i bez obzira na to kako je došlo do prometne nezgode (*no fault* sustav) (Strömbäck, 2000, 91, Trklja-Obreza, 1988, 155–156; Jankovec, 1985, 19–20).

Prema ovom zakonu, pravo na naknadu štete od osiguratelja imaju sve osobe koje su pretrpjele štetu u prometnoj nezgodi: vozači automobila, putnici, pješaci, biciklisti. Za pretežan broj šteta (uglavnom štete na osobama) iz prometnih nezgoda, uvodi se pravo žrtava na naknadu bez ispitivanja krivnje i odgovornosti za štetu.

<sup>56</sup> Traffic Damage Act (Trafikskadelagen, Svensk författningssamling-SFS 1975:1410, zadnja izmjena: SFS 2014:667), stupio na snagu 1. srpnja 1976.



Pravi se razlika između naknade štete na osobama i naknade štete na stvarima.

Za naknadu štete zbog smrti, tjelesne ozljede ili oštećenja zdravija vrijedi načelo da svaka osoba koja je žrtva prometne nezgode ima pravo na naknadu štete. Vozač i putnici mogu se obratiti osiguratelju vozila u kojem su povrijeđeni. Ovo pravilo vrijedi i kad su štetu pretrpjeli u sudaru vozila. Oštećenik koji se u trenutku nesreće nalazio izvan vozila, ima pravo na naknadu štete od osiguratelja vozila čijom je uporabom prouzročena šteta.

Što se tiče naknade štete zbog uništenja ili oštećenja stvari postoje tri pravila. Prvo, osiguranje ne pokriva štete na vozilu, kao ni štete na stvarima koje se njime prevoze. Ove su štete pokrivena osiguranjem samo ako se nezgoda desila za vrijeme dok je druga osoba upravljala vozilom, a ne vlasnik, i to bez dozvole vlasnika. Drugo, u slučaju sudara dva vozila za koji je kriv vozač drugog vozila, vlasnik prvog vozila i vlasnik stvari u tom vozilu mogu zahtijevati naknadu štete od osiguratelja s kojim je vlasnik drugog vozila sklopio ugovor o osiguranju. Treće, štete na stvarima van vozila pokrivena su osiguranjem koje se odnosi na vozilo čijom je uporabom prouzrokovana šteta, ali obveza osiguratelja može biti umanjena kad postoji krivnja oštećenika. Znači, za štete na stvarima (osim za štete na vozilu) dolazi u obzir i primjena pravila o odgovornosti po osnovi krivnje.

Nadalje, možemo reći da švedski zakon nije u potpunosti eliminirao pojam odgovornosti kako bi se utvrdilo da li postoji ili ne obveza osiguratelja. Tako, žrtva neće imati pravo na naknadu štete ako je namjerno ili iz krajnje nepažnje (tzv. ekstremni slučajevi) doprinijela nastanku štete. Vozač vozila neće imati pravo na osiguravajuće pokriće ako je u trenutku nezgode bio pod utjecajem alkohola ili narkotika, ili ako je upravljao vozilom bez da je imao dozvolu za vožnju. Članovi obitelji osobe koja je umrla zbog povreda u prometnoj nezgodi neće imati pravo na naknadu štete ako je umrli doprinio nastupanju smrti.

Pored toga osiguratelj ima pravo regresa prema štetniku u slučaju kad je štetu prouzrokovao namjerno ili iz krajnje nepažnje, pa je i u ovom slučaju važno pitanje odgovornosti, naprosto radi utvrđivanja prava regresa prema štetniku.

Pravila o odgovornosti za štetu primjenjuju se i u odnosima između osiguratelja, kad je šteta prouzrokovana uporabom više vozila. Ako je za prometnu nezgodu odgovorno više vozača, naknada štete će se pravično raspodijeliti između osiguratelja tih vozila prema okolnostima slučaja.

Na osnovi iznijetog možemo doći do zaključka da u sustavu obaveznog osiguranja u cestovnom prometu, u Švedskoj istovremeno egzistira osiguranje *no fault* i ob-

vezno osiguranje od odgovornosti, pa je ovakav sustav izuzetno povoljan i za žrtve prometnih nezgoda koje su povrijeđene, ali i za vlasnike vozila jer se ni oni ne izuzimaju iz prava na naknadu štete (Trklja-Obreza, 1988, 160).

Osiguranje je obvezno u pogledu svih motornih vozila koja se registriraju u Švedskoj, osim vozila koja pripadaju državi, vozila koja se isključivo koriste na zatvorenim terenima, radnih strojeva i sl.

Iznos naknade štete po jednom štetnom događaju ograničen je na 300 milijuna švedskih kruna (32.610.000 €) (Lemor, Becker, 2004, 245, 260), što u biti predstavlja dosta visok iznos (najviši u Europi). No, ako kojim slučajem ni ovaj iznos nije dovoljan za naknadu štete svim oštećenicima, onda će se najprije isplatiti naknada za štete na osobama, pa tek onda na stvarima. Iznos naknade se razmjerno smanjuje ako je ukupna šteta veća od navedenog iznosa.

### 3.4. Francuska

U Francuskoj je obvezno osiguranje u prometu uvedeno još Zakonom o obaveznom osiguranju od 27. veljače 1958. godine (stupio na snagu 7. siječnja 1959).<sup>57</sup> Njime je propisano da sva motorna vozila u Francuskoj moraju biti osigurana od odgovornosti za štete koje bi njihovom uporabom bile prouzrokovane trećim osobama. Ugovor o osiguranju može zaključiti svaka osoba koja ima interes i koja koristi vozilo. Dakle, to može, ali i ne mora biti vlasnik vozila, već po francuskom pravu to može biti i „čuvar stvari” (Trklja-Obreza, 1988, 133).

No, razlog zbog čega Francuska zauzima posebno mjesto u sustavu osiguranja od autoodgovornosti za štetu jest taj što je 5. srpnja 1985. godine donesen poseban zakon za zaštitu žrtava prometa – Zakon o obeštećenju žrtava prometnih nezgoda, poznatiji pod nazivom *Loi Badinter*, po tadašnjem predlagачu i ministru pravde (Trklja-Obreza, 1988, 135).<sup>58</sup> Specifičan je i zbog toga što sadrži i neka rješenja koje je predlagao prof. Tunc u svom Projektu zakona o naknadi štete prouzrokovane prometnim nezgodama (*supra* 2.2.), pa u izvjesnom smislu predstavlja i provođenje teorije prof. Tunca u praksi.

Ovaj propis je pravni izuzetak, odnosno to je jedini propis koji isključivo zaštićuje žrtve prometnih nezgoda u sustavu obaveznog osiguranja od automobilske odgovornosti. Dakle, pored zaštite koju pruža Zakon o

<sup>57</sup> Zakon br. 58/208 od 27. veljače 1958, J.O. od 28 veljače 1958.

<sup>58</sup> Zakon br. 85-677 od 05. 07. 1985. Zakon je u međuvremenu izmijenjen posebnim zakonom, a izmjene su stupile na snagu 1. kolovoza 2003. godine, Zakon br. 706-2003 (Lemor, Becker, 2004, 81).

obveznim osiguranjima, položaj trećih osoba – oštećenika je dodatno poboljšana i putem *Loi Badinter*.

Cilj tog zakona je ubrzanje postupka obeštećenja, kao i da se šteta nadoknadi žrtvama prometne nezgode bez obzira na pravila građansko-pravne odgovornosti, odnosno poboljšanje položaja žrtve prometne nezgode (Hiber, 1988, 161).

Zakon je tako predvidio obvezu osiguratelja da samoinicijativno ponudi oštećenim osobama naknadu u što kraćem roku, pa makar ona u tom trenutku i bila samo djelomična (provizorna), tj. u vidu akontacije, a koja će kasnije biti precizirana. Obveza isplate akontacije postoji i onda kada oštećenici nisu zadovoljni ponuđenom naknadom pa su pokrenuli i sudski postupak protiv osiguratelja.

Prilikom davanja ponuda oštećenima, sam zakon razlikuje da li se radi o šteti na osobama ili na stvarima (Lemor, Becker, 2004, 82).

Ako se radi o šteti na osobama, odgovorni osiguratelj mora oštećeniku prosljediti upitnik da ga popuni s relevantnim podacima o tjelesnim ozljedama. Zajedno sa upitnikom, osiguratelj treba oštećenima još predati i obavijest o pravima koja im pripadaju. Pored svega toga, mora još omogućiti da žrtvu pregleda liječnik specijalist fizijatar. Samu ponudu o naknadi štete mora oštećenima dostaviti u roku od 3 mjeseca od dana kada su oni podnijeli odštetni zahtjev (ako odgovornost nije upitna, a šteta je već kvalificirana), a ako oštećenici nisu podnijeli odštetni zahtjev, rok za dostavljanje ponude je 8 mjeseci od prometne nezgode. Ako osiguratelj prekorači te rokove plaća dvostruku kamatu na iznos dugovane naknade štete. Ponuda mora biti i adekvatna, jer u protivnom ako u sudskom postupku sud odredi višu naknadu, osiguratelj će biti u obvezi da plati Garancijskom fondu 15% od iznosa dosuđenog za naknadu štete, kao kaznu za neadekvatnu ponudu.

Ako se pak radi o šteti na stvarima, rok za podnošenje ponude iznosi 3 mjeseca od podnošenja odštetnog zahtjeva oštećenika.

Zakon je čak izričito predvidio što se smatra motornim vozilom: sva vozila u kopnenom prometu, isključivši traktore na njivama i vozila koja se kreću unutar tvorničkog kruga, kao i željeznička vozila i tramvaje (Trklja-Obreza, 1988, 136).

Isto tako Zakon uvodi i pojam „umiješanost”, jer se u slučaju sumnji utvrđuje da li je motorno vozilo bilo „umiješano” u nastaloj prometnoj nezgodi, odnosno šteti, dakle ne inzistira se na kauzalnoj vezi, već je dovoljno prisustvo motornog vozila na koje ukazuje žrtva da bi ostvarila naknadu štete.<sup>59</sup> Zapravo, sam Zakon se

bazira na konceptu „umiješanosti” vozila kao razlika u odnosu na pojam odgovornost. Osiguratelj umiješanog vozila dužan je naknaditi štetu oštećeniku. Niti viša sila, a niti radnja treće osobe ili radnja samog oštećenika ne bi utjecala na ovu obvezu osiguratelja. Dakle, bilo bi to uvođenje *no fault* sustava u osiguranje od prometnih nezgoda u Francuskoj, pa se u tome vidi i utjecaj teorije prof. Tunca, koja, kao što smo rekli predstavlja *no fault* sustav.

Odredbe *Loi Badintera* primjenjuju se i u slučajevima kada štetu naknađuje garantni fond, dakle, kada se radi o štetama prouzročenim od nepoznatih ili neosiguranih motornih vozila.

#### 4. KRITIKA POKUŠAJA REFORMI OSIGURANJA OD AUTOMOBILSKE ODGOVORNOSTI

Uvođenje reforme osiguranja od automobilske odgovornosti u pojedinim, naprijed spomenutim državama, nije dalo očekivane rezultate. Navodi se, naime, da nije došlo do poboljšanja položaja žrtava prometnih nezgoda (Čurković, 1984, 10).

Ponajprije, prigovara se da se u većini slučajeva osiguranjem naknađuje samo šteta na osobama, a dok se šteta na stvarima naknađuje primjenom građansko-pravnih pravila, dakle od samog štetnika. Time je došlo do podvajanja jedinstvene štete na dijelove za koje odgovaraju različiti dužnici: za štete pokrivena osiguranjem – osiguratelj, a za ostale štete sam štetnik.

Daljnja posljedica podvajanja jedinstvene štete na dijelove jest povećanje sudskih sporova, a upravo se to htjelo izbjeći uvođenjem reformi, jer su sudski sporovi dugotrajni i skupi, te otežavaju položaj oštećenika.

Nadalje, umjesto da premije osiguranja pojeftine, došlo je do suprotnog učinka, do njihovog poskupljenja. Razlog tome je svakako što je jedno takvo, reformirano, osiguranje dosta skupo, ima prevelike troškove, jer kao što smo vidjeli njime se pokušava, čak zamijeniti i samo zdravstveno, odnosno socijalno osiguranje i socijalna zaštita (Trklja-Obreza, 1988, 336). Predlaže se da bi bilo potrebno najprije u potpunosti urediti i dobro organizirati zdravstveno i socijalno osiguranje koje će svim svojim korisnicima, pa tako i žrtvama prometa pružiti adekvatnu zaštitu, a ne da se zdravstvena ili so-

tumačenje); b) umiješanost kao svaka povezanost, bliskost, dodir vozila sa štetom bilo koje vrste (maksimalno tumačenje); c) zahtijevati materijalni utjecaj vozila na žrtvu, određenu ulogu u nastanku štete (srednje tumačenje). Ovo posljednje navodi se i kao najprihvatljivije, iako mu se upućuju prigovori da je suviše neprecizno.

<sup>59</sup> O pojmu umiješanosti opširnije: Hiber, 1988, 162-163. Tako se navodi da postoje tri varijante umiješanosti: a) umiješanost koja je izjednačena sa kauzalnošću (minimalno

cijalna prava žrtava prometnih nezgoda uređuju propisima o osiguranju od prometnih nezgoda.

Konačno, smatra se da tzv. *no fault* sustavi nemaju preventivnog djelovanja na ponašanje u prometu, a time i na smanjenje broja prometnih nezgoda, jer izbacuju odgovornost (bilo objektivnu, bilo po osnovi krivnje, dapače ona se čak niti ne utvrđuje) pojedinca za vlastito ponašanje. Stoga, na osnovi izloženih kritika, predlaže se da se, umjesto reforme, postojeći sustav osiguranja od autoodgovornosti usavrši, odnosno nadogradi (Ćurković, 1984, 10; Trklja-Obreza, 1988, 182).

## 5. ZAKLJUČAK

Činjenica jest da klasični sustav osiguranja od automobilske odgovornosti nije savršen u pogledu naknade štete svim oštećenim osobama kao sudionicima prometnih nesreća. Više je razloga zbog čega postoji takva situacija: vezanost osiguratelja da naknadi štetu (kao posljedicu prometne nezgode) sa pravilima deliktne prava; mogućnost ekskulpacije štetnika, a time posljedično i osiguratelja; postojane isključenja i gubitka prava iz osiguranja od automobilske odgovornosti, te limitiranje svote osiguranja.

Upravo situacija da pojedine osobe oštećene u prometnoj nezgodi ne ostvaruju pravo na naknadu štete iz osiguranja od automobilske odgovornosti bio je glavni razlog nastanka teorijskih prijedloga o reformi postojećeg sustava osiguranja od automobilske odgovornosti tijekom 60-tih i 70-tih godina proteklog stoljeća.

Opisani teorijski prijedlozi polaze od shvaćanja da su sve osobe koje su oštećene zbog prometne nezgode zapravo žrtve prometa. Izraz „žrtve prometa” znatno je širi od pojma trećih (oštećenih) osoba iz osiguranja od automobilske odgovornosti, jer obuhvaća sve osobe koje su žrtve prometne nezgode. Naime, i štetnik kad prouzroči prometnu nezgodu, može i sam pritom pretrpjeti štetu, te tako i on postaje žrtva prometa, jer da nije sudjelovao u prometu, ne bi ni došlo do štete. Sa tog stanovišta, svakako bilo bi pravedno i njemu naknaditi štetu. Time se ujedno napuštaju građanskopravna pravila o odgovornosti za štetu, po kojima sami štetnici ne

bi imali pravo na naknadu štete, a ujedno se i proširuje krug osoba koje imaju pravo na naknadu štete, tj. sužavaju se razlozi isključenja odgovornosti osiguratelja. Moglo bi se reći da bi u takvom slučaju obveza osiguratelja nastala samom činjenicom da je došlo do prometne nezgode, a odgovornost se pri tome ne bi uopće uzimala u obzir (tzv. *no fault*), jer jedino ono što je važno je da se čim prije sanira učinjena šteta, a utvrđivanje odgovornosti tu svakako ne bi bilo jako od pomoći. Šteta se naime, popravljajući naknadom (odnosno satisfakcijom), a ne odgovornošću. Ovakvo postavljeno osiguranje od automobilske odgovornosti gotovo da bi se približilo osiguranju od posljedica nesretnog slučaja, jer prometna nezgoda u biti i jest nesretni slučaj. Posljedično, ne bi se ni moglo govoriti više o osiguranju od automobilske odgovornosti nego o osiguranju za prometne nezgode/nesreće.

No, svakako da bi ovakva pojačana zaštita žrtava prometa morala s druge strane imati i odgovarajući pandan u premiji osiguranja. Ne bi se moglo očekivati da bi se osiguratelji uz istu premiju osiguranja izložili povećanom riziku. Ujedno se postavlja i pitanje da li bi osiguranici bili spremni platiti tako povećanu premiju. Stoga, predložena pokrića u opisanim teorijskim prijedlozima, a imajući u vidu moguće isplate iz pokrića osiguranja, ne predviđaju naknadu cjelokupne štete, već samo parcijalne štete, i to poglavito tzv. štete na osobama (koja obuhvaća neimovinsku štetu, te troškove liječenja i medicinskog zbrinjavanja). Za pokrivanje štete na stvarima, a poglavito za štete na automobilima predlažu se dodatna pokrića (znači i dodatne uplate premija) ili neko drugo osigurateljsko pokriće izvan „osiguranja za prometne nesreće”.

Na kraju možemo konstatirati činjenicu da opisani teorijski prijedlozi o reformi osiguranja od automobilske odgovornosti, nisu našli široku zakonodavnu primjenu, osim djelomično na primjerima Francuske i Švedske, te donekle u pojedinim provincijama Kanade. U Europi, možda smjer budućeg razvoja osiguranja od automobilske odgovornosti neće krenuti u neku korjenu reformu, jer bi to iziskivalo velike izdatke, već će se vjerojatno postojeća prava oštećenika (žrtava prometa) postepeno proširivati (na primer, podizanje limita odgovornosti osiguratelja).

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

## A review of theories on the automobile liability insurance reform and their use in comparative law

UDC: 368.212.032.5  
Systematic scientific work

### SUMMARY

Road traffic is a large-scale (social) phenomenon entailing great dangers for those participating in it. Due to these facts it no longer matters who is responsible for the damage, but it is crucial to compensate damages as soon as possible and to mitigate the detrimental consequences of the road traffic accident as fast as possible. In other words, instead of using the term the „aggrieved party”, there should be more thought given to introducing „the victim of road traffic” as a legal term representing the person who has the right to claim compensation for damage suffered in road traffic accidents (even if they were the ones who caused the accident). Therefore, the paper gives a review of various theories based on the concept of the comprehensive protection of car accident victims and discusses the possibilities of their use in comparative law.

**Keywords:** automobile liability insurance, victims, car accident, compensation for damage, insurance reform, no fault

### LITERATURA (REFERENCES)

- Baker, T. (2007). *Liability Insurance, Moral Luck, and Auto Accidents*, SSRN: <https://ssrn.com/abstract=997908> or <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.997908>.
- Birds, J. (1997). *Modern insurance law*, London: Sweet & Maxwell.
- Cigoj, S. (1982). *Avtomobilist*, Ljubljana: Časopisni zavod Uradni list SR Slovenije.
- Ćurković, M. (1984). Zaštita žrtava prometnih nezgoda obveznim osiguranjem od odgovornosti, *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci*, 5 (1), 1–16.
- Ćurković, M. (2001). Osiguranje u SAD-u, *Osiguranje*, 41 (7-8), 85–90.
- Ćurković, M. (2002). *Zbirka propisa iz osiguranja*, Zagreb: Inženjerski biro.
- Hiber, D. (1988). Dve godine primene Zakona o obeštećenju žrtava saobraćajnih nezgoda (Loi Badinter) u Francuskoj, *Pravni život*, 33 (1), 159–168.
- Jankovec, I. (1985). *Obvezno osiguranje za štete od motornih vozila*, Beograd: Naučna knjiga.
- Klarić, P. (2003). *Odštetno pravo*, Zagreb: Narodne novine.
- Knutsen, E. S. (2008). *Deconstructing Automobile Insurance Coverage in Canada*, SSRN: <https://ssrn.com/abstract=1262084> or <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.1262084>
- Lemor, D. U., Becker, A. (2004). *Road Accidents – The Victim’s Guide to Europe*, Hamburg: GDV Dienstleistungs-GmbH & Co. KG.
- Ognjanović, S. (2001). Transformacija rizika u osiguranju od odgovornosti automobilista, *Pravni život*, 46 (10), 765–773.
- Perović, S. (1981). O jednom projektu Zakona o naknadi štete prouzrokovane saobraćajnim nezgodama, *Pravni život*, 26 (12), 65–74.
- Sokal, V., Pak, J. (1983). Aktuelna pitanja u obaveznom osiguranju od odgovornosti za štete od motornih vozila i pravci njihovog rješavanja, *Privreda i pravo*, 22 (11-12), 22–35.
- Strömbäck, E. (2000). Personal Injury Compensation in Sweden Today, *Scandinavian Insurance Quarterly*, 9 (2), 89–106.
- Traffic Damage Act (Trafikskadelagen, Svensk författningssamling-SFS 1975:1410, zadnja izmjena: SFS 2014:667), stupio na snagu 1. srpnja 1976 (Švedska).
- Trklja-Obreza, M. (1988). *Osiguranje od odgovornosti za štete od motornih vozila s naročitim osvrtom na jugoslavensko pravo*, doktorska disertacija, Sarajevo: Pravni fakultet.
- Tunc, A. (1982). Građanskopravna odgovornost i osiguranje, *Pravni život*, 27 (2), 225–236.
- Zakon br. 58/208 od 27. veljače 1958, J.O. od 28 veljače 1958. (Francuska).
- Zakon br. 85-677 od 05. 7. 1985. (Francuska).
- Zakon br. 706-2003, od 01. 8. 2003. (Francuska).