

ODGOVORNOST ZA ŠTETU NASTALU TREĆIM OSOBAMA UPOTREBOM VUČNOG I PRIKLJUČNOG VOZILA

Sažetak

Novim Zakonima o obaveznom osiguranju u saobraćaju entitetski zakonodavci u Bosni i Hercegovini po prvi put su legislativnim aktima normirali obavezu osiguratelja od automobilske odgovornosti na naknadu štete nastale trećim osobama u saobraćajnoj nezgodi izazvanoj upotrebom skupa vozila. Slijedeći tekovine modernih sustava naknade štete koji u velikoj mjeri počivaju na načelu objektivne odgovornosti, uvedena je solidarna odgovornost za štetu osiguratelja vučnog i priključnog vozila. To podrazumijeva da, ukoliko su za vučno i priključno vozilo zaključeni ugovori o osiguranju od automobilske odgovornosti kod različitih osiguravajućih društava, oštećena osoba može potraživati naknadu štete od bilo kojeg od njih. Međutim, spomenuti Zakoni ne sadrže odredbe o načinu utvrđivanja odgovornosti osiguravajućeg društva koje je isplatilo štetu trećoj osobi i drugog društva od kojeg potražuje refundaciju isplaćene štete.

U radu ćemo vidjeti kako se u novijoj sudskoj praksi prosuđuje omjer odgovornosti osiguratelja vučnog i priključnog vozila u subrogacijskom postupku nakon isplate odštete trećoj osobi. Također ćemo dati pregled regulative i prakse u regionalnom i europskom kontekstu.

Intenzivni prekogranični cestovni promet vrlo često uključuje skupove vozila gdje sastavne jedinice ne samo da nisu osigurane kod istog osiguratelja, već su često registrirane u različitim državama. Iako je solidarna odgovornost osiguratelja vučnog i priključnog vozila prema trećim osobama postala standard u većini europskih zemalja, nacionalni zakonodavci država članica Europske Unije na različit način propisuju način utvrđivanja omjera odgovornosti osiguratelja vučnog i priključnog vozila. Stoga navedeno pitanje

* Adriatic osiguranje d.d.

dobilo značaj i s aspekta međunarodnog privatnog prava, te je bilo predmetom rasprave i pred Sudom pravde EU. Europski zakonodavac je u novoj Direktivi 2021/2118 o izmjeni Direktive o obaveznom osiguranju od odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila prepoznao značaj ovog problema, pa je donio odredbe koje dodatno osnažuju zaštitu oštećenih osoba iz prometnih nezgoda proisteklih iz upotrebe skupa vozila.

Ključne riječi: osiguranje, odgovornost, vučno i priključno vozilo, naknada štete

Abstract

Liability for damage occurred to the third persons due to use of truck and trailer

With new Laws on mandatory insurance in traffic the entity legislators in Bosnia and Herzegovina for the first time prescribed obligation of the motor third party liability (MTPL) insurer in case of damage caused by using of composition of vehicles. Following the heritage of modern damage compensation systems, that are mostly based on strict liability principle, by these act the joint and severe liability of both truck and trailer insurer has been enacted. It means that, if there are MTPL insurance policies issued separately by different insurers for the towing vehicle and the trailer, a claimant can request compensation of damage from any of them. However, the mentioned legislative acts do not contain provisions on methods of determination of liability of the insurer that paid the damage and the one who it requests reimbursement of the paid damage from. In this paperwork it will be shown how recent court practice deals with the division of liability of the truck and trailer insurers in the subrogation procedure after payment of damage to the claimant. There is also an overview of regulation and practice in regional and European context.

Intensive road traffic sometimes includes trucks and trailers that are not only insured by different insurers but also registered in different countries. Although joint and severe liability has become a standard accepted in most of European countries, there are still differences in regulation of division of liability of truck and trailer insurers in their national legislation. This issue became significant from perspective of private international law as well, and it was also subject of interpretation of Court of justice of European Union. By new Directive 2021/2118 European legislator recognized this problem and enacted new provisions that have strengthened rights of damaged persons in case of damage caused by use of composition of vehicles.

Keywords: insurance, liability, truck and trailer, compensation of damage

Uvod

Uvođenje jedinstvenog tržišta Europske unije rezultiralo je intenziviranjem prekograničnog prometa. Unatoč politici održivosti koja na nivou Europske unije ima za cilj da se prijevoz robe i putnika preusmjeri s cesta na manje zagađujuća sredstva prijevoza, još uvijek cestovni prijevoz robe i putnika zauzima vodeće mjesto u odnosu na ostale vidove transporta.¹ Veliki dio cestovnog prometa odnosi se na prijevoz tereta, kako unutardržavni, tako i međunarodni. Prijevoz tereta se pretežno obavlja korištenjem skupa vozila – kompozicije gdje vučno vozilo, odnosno tegljač i drugo vozilo koje je s njim spojeno (prikolica ili poluprikolica) čine jednu cjelinu. Takva cjelina predstavlja opasnu stvar čijom upotrebom može nastati šteta trećim osobama ili njihovoj imovini. Procjenjuje se da se u zemljama Europske unije godišnje dogodi oko milion saobraćajnih nezgoda, od čega oko 25.000 – 35.000 se odnosi na nezgode sa smrtnim posljedicama. Prema novijim istraživanjima, otprilike 14 % – 17 % nezgoda sa smrtnim ishodom bude prouzročeno upotrebom teretnih vozila nosivosti preko 16 tona.²

U cilju zaštite trećih osoba – žrtava prometnih nezgoda još u drugoj polovini 20. stoljeća ustanovljeno je obavezno osiguranje od odgovornosti za štetu nastalu upotrebom motornih vozila, koje se kolokvijalno naziva osiguranje od autoodgovornosti, a koje pokriva i štete nastale upotrebom skupa vozila. Ako su za vučno i priključno vozilo zaključeni ugovori o osiguranju od autoodgovornosti kod dvaju različitih osiguratelja, postavlja se pitanje kome se oštećena osoba može obratiti sa zahtjevom za naknadu štete i ko je za tu štetu odgovoran. U konačnici, nakon što je žrtva namirena sa svojim potraživanjem, otvara se problem omjera odgovornosti osiguratelja jednog i drugog vozila.

Vučno i priključno vozilo – osnovni pojmovi

Da bismo analizirali odgovornost za štetu nastalu upotrebom skupa vozila, potrebno je definirati sastavne dijelove tog skupa. Prema Zakonu o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u BiH (u daljem tekstu: ZOBS),³

- 1 U tzv. Bijeloj knjizi o jedinstvenom europskom prometnom području EU iz 2011. godine predviđeno je 40 mjera za poboljšanje mobilnosti putnika i robe, te je poseban naglasak dat na ekološki održiv razvoj, odnosno postavljen je cilj smanjenja prometnog zagađenja zraka od 60 % do 2050. godine, što podrazumijeva smanjenje korištenja naftnih derivata; White Paper: Roadmap to a Single European Transport Area, dostupno na: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:EN:PDF> (18. 4. 2022.)
- 2 Ron Schindler, Michael Jansch et. al., Exploring European Heavy Goods Vehicle Crashes Using a Three-Level Analysis of Crash Data, International Journal of Environmental Research and Public Health, 2022, 19, 663, 1-18; Volvo Trucks – European Accident Research and Safety Report 2013, dostupno na: http://media1.fahrschule-online.de/sixcms/media.php/6028/European_Accident_Research_and_safety_report_2013.pdf (18. 4. 2022.)
- 3 Zakon o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima BiH, „Službeni glasnik Bosne i Hercegovine“, br. 6/2006, 75/2006 – ispr, 44/2007, 84/2009, 48/2010, 48/2010 – dr. zakon, 18/2013, 8/2017, 89/2017 i 9/2018, čl. 9

priključno vozilo predstavlja vozilo koje je namijenjeno da bude vučeno motornim vozilom, bilo da je konstruirano kao prikolica ili poluprikolica. Iz ove definicije vidimo da se radi o vozilu koje se ne može samostalno kretati vlastitim pogonom, već se ono pokreće snagom motora vozila za koje je spojeno. Od prikolice treba razlikovati poluprikolicu kao priključno vozilo koje nema prednju osovinu, a koje je konstruirano tako da se prednjim dijelom oslanja na vučno vozilo. Iako se po tehničkim karakteristikama razlikuju, prikolica i poluprikolica imaju zajedničku karakteristiku, a to je da su funkcionalno ovisne o pogonu vučnog vozila.

Iako se ne pokreću vlastitom snagom, pravni poredak je i za priključna vozila također ustanovio obavezu registracije kod nadležnog tijela prvenstveno iz razloga što sudjeluju u prometu i zbog potrebe njihovog evidentiranja, odnosno registracije. Jednako kao i kod drugih vrsta vozila, i za priključna vozila jedna od osnovnih pretpostavki ispunjenja zakonske obaveze registracije jeste i zaključenje ugovora o obaveznom osiguranju od autoodgovornosti. Izuzetak su tzv. lake prikolice koje po zakonskoj definiciji predstavljaju priključna vozila čija najveća dozvoljena masa nije veća od 750 kg i za njih se ne zahtijeva obavezno osiguranje od autoodgovornosti, pa samim tim ni registracija vozila.

Solidarna odgovornost za štetu nastalu uslijed upotrebe vučnog i priključnog vozila

U Federaciji Bosne i Hercegovine je 2020. godine donesen novi Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju / prometu⁴ (u daljem tekstu: ZOOP). S obzirom na važnost materije, donošenje ovog Zakona predstavljalo je značajan doprinos usklađivanju domaćeg zakonodavstva s europskom pravnom stečevinom iz područja obaveznog osiguranja od autoodgovornosti. Zakon ujedno predstavlja pokušaj unutardržavne harmonizacije s obzirom na to da je Republika Srpska istoimeni zakon donijela pet godina ranije.⁵

U kvalitativni obim pokrića po ZOOP-u spadaju štete nastale od vozila koja podliježu obavezi registracije⁶ što podrazumijeva da tu spadaju i štete nastale upotrebom priključnog vozila. Štaviše, imajući u vidu nerijetke praktične situacije u kojima su za vučno i priključno vozilo zaključeni ugovori o osiguranju od autoodgovornosti od kod različitih osiguratelja, zakonodavac je predvidio solidarnu odgovornost osiguratelja vučnog i priključnog vozila. Solidarna obaveza po općim pravilima obligacionog prava predstavlja obavezu kod koje postoji dva ili više dužnika i svaki dužnik odgovara vjerovniku za cjelokupan dug, te kad jedan od njih ispuni obavezu, ona prestaje.⁷ Vjerovnik

4 Zakon o obaveznom osiguranju u prometu FBiH, Sl. novine FBiH, br. 57/20

5 Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju RS, Sl. glasnik RS, br. 82/2015

6 Čl. 22. st. 4. ZOOP-a

7 Čl. 414. st. 1. Zakona o obligacionim odnosima FBiH/R.S

ima pravo tražiti ispunjenje od bilo kojeg dužnika i dužan je primiti ispunjenje od bilo kojeg od njih.

Kad se obaveza sastoji u naknadi štete, solidaritet postoji kad je više osoba odgovorno za štetu koju su zajedno prouzrokovali.⁸ Nakon isplate štete, isplatiatelj ima pravo regresa od ostalih solidarnih sudužnika, čija se odgovornost prema Zakonu o obligacionim odnosima utvrđuje po osnovu krivnje, s tim da se prilikom utvrđivanja odgovornosti uzima u obzir i težina posljedice.⁹

Ako odredbe o solidarnoj odgovornosti za štetu i regresu isplatiatelja primijenimo na odgovornost u slučaju nezgode izazvane upotrebom skupa vozila koji se sastoji od vučnog i priključnog vozila, dolazimo do zaključka da u tom slučaju imamo dva pravna odnosa: prvi je odnos vlasnika, odnosno osiguratelja skupa vozila prema trećim osobama, a drugi je međusobni odnos vlasnika, odnosno osiguratelja sastavnih jedinica toga skupa.

Razlozi solidarne odgovornosti za upotrebu skupa vozila prema trećim osobama

Prije stupanja na snagu ZOOP-a, ranijim specijalnim propisom iz oblasti obaveznog osiguranja motornih vozila¹⁰ nije bila regulirana odgovornost za štetu prouzrokovanu upotrebom skupa vozila. Uvjeti za osiguranje od autoodgovornosti koji su doneseni od strane nekadašnjeg Biroa osiguranja BiH 1996. godine¹¹ nisu poznavali solidarnu odgovornost osiguratelja vučnog i priključnog vozila, već naprotiv, sadržavali su odredbu po kojoj osiguranje od odgovornosti iz upotrebe motornog vozila koje vuče priključno vozilo ili vozilo u kvaru obuhvaća i odgovornost za štetu koju prouzrokuje priključno vozilo odnosno vozilo u kvaru, dok je spojeno s vozilom koje ga vuče, i nakon što se odvoji od tog vozila, te djeluje u funkcionalnoj zavisnosti s njim. Dakle, prema navedenim Uvjetima šteta nastala iz upotrebe skupa vozila bila je plativa gotovo uvijek iz osnova osiguranja od odgovornosti vučnog vozila, a osiguranje od odgovornosti priključnog vozila pokrivalo je štete samo u iznimnim situacijama, i to kad je isto bilo potpuno odvojeno od vučnog i bez ikakve funkcionalne ovisnosti o njemu (npr. štete nastale samopokretanjem parkirano priključnog vozila koje nije bilo adekvatno obezbijeđeno).

8 Čl. 206. ZOO-a

9 Čl. 208. ZOO-a

10 Zakon o osiguranju od odgovornosti motornih vozila i ostale odredbe o odgovornosti, Sl. novine FBiH, br. 24/2005.

11 Uvjeti osiguranja od autoodgovornosti doneseni su od strane Upravnog odbora Biroa osiguranja Bosne i Hercegovine, u skladu sa članom 67. Zakona o osiguranju imovina i osoba Federacije („Službene novine F BiH“ broj 2/95, 6/98 i 41/98). Zanimljivo je da su navedeni Uvjeti ostali u primjeni i nakon donošenja Zakona o osiguranju od odgovornosti motornih vozila iz 2005. godine, iako s istim nisu bili usklađeni. Tek nakon stupanja na snagu novog ZOOP-a Agencija za nadzor osiguranja FBiH donijela je Odluku od uvjetima za osiguranje vlasnika vozila od odgovornosti za štetu prouzrokovanu trećim osobama (Službene novine FBiH, br. 77/2020).

Razlozi koji su u većini europskih zemalja, pa tako i kod nas, doveli do uvođenja solidarne odgovornosti u slučajevima šteta nastalih upotrebom kompozicije vozila mogu se posmatrati dvojako. Ponajprije, željelo se doprinjeti boljoj zaštiti trećih osoba, odnosno žrtava nezgoda izazvanih upotrebom skupa vozila, posebno da bi se izbjegle situacije u kojima oštećenik ne može ostvariti pravo na naknadu štete zbog toga što posjeduje podatke samo o priključnom vozilu i njegovom osiguratelju.

Drugi razlog bio je tehničke prirode. Naime, vučno i priključno vozilo dok su spojeni čine jedno jedinstveno prijevozno sredstvo kojim upravlja jedna osoba, te se nijedno od njih ne može promatrati zasebno već kao dio neraskidive cjeline. Pogonski agregat vučnog vozila daje skupu vozila kinetičku energiju koja ga čini opasnom stvari u smislu građanskopravne odgovornosti za štetu. Zato odgovornost za štetu snosi vučno vozilo sve dok je sastavljeno s priključnim u jednu cjelinu ili kad se priključno vozilo odvoji od vučnog tokom vožnje.

Odgovornost uslijed upotrebe skupa vozila u komparativnom i europskom pravu

U europskom pravu osiguranja od autoodgovornosti dugi niz godina jedno od neriješenih pitanja bilo je postupanje u slučaju prometnih nezgoda u kojima sudjeluju vučna vozila s prikolicama. Problem je identificiran zbog toga što se i u slučaju poznate registarske oznake prikolice često ne može identificirati niti vučno vozilo niti njegov osiguratelj. Naime, registracija, osiguranje i odredbe o odgovornosti za štetu prouzročenu prikolicama vrlo su različito regulirana po državama članicama EU.¹² Na primjer, u Španjolskoj se odgovornost u slučaju nezgode izazvane skupom vozila utvrđuje sukladno krivnji svakog od njih, a ako se krivnja ne može utvrditi, primjenjuju se pravila koja su dogovorena sporazumom između osiguravajućih društava.¹³ Ako pak nema takvih sporazuma, onda se udio u odgovornosti odmjerava razmjerno iznosu godišnje premije osiguranja za svako od tih vozila. Odgovornost prema trećim osobama je solidarna, ali prema trenutno važećem sporazumu između osiguravajućih društava kojeg su potpisala gotovo sva španjolska društva, u naknadnom regresnom postupku krivnja se utvrđuje u omjeru 70 % vučno vozilo, 30 % priključno vozilo.¹⁴ U Nizozemskoj ne postoji obaveza osiguranja od autoodgovornosti za priključna vozila već odgovornost osiguratelja vučnog vozila obuhvaća i odgovornost za štete nastale upotrebom priključnog vozila.¹⁵

12 Ulf d. Lemor, Perspektive razvoja europskog zakonodavstva u automobilskom osiguranju, Zbornik sa 14. savjetovanja o obradi i likvidaciji međunarodnih automobilskih šteta – Opatija 2006., Hrvatski ured za osiguranje, Opatija, 99-108 (100)

13 Čl. 19. Uredbe o obaveznom osiguranju motornih vozila (Kraljevska uredba 1507/2008)

14 Dekra Claims Services, Road Traffic Accidents in Spain Involving Articulated Units, Newsletter nr. 80, 2018.

15 Technical Road Transportation Association, Trailer Insurance in Germany Easier and Fairer, 9. 10.

Njemačka: pitanje podjele odgovornosti i mjerodavnog prava kad su vučno i priključno vozilo osigurani kod različitih inozemnih osiguratelja

U Njemačkoj je propisana solidarna odgovornost vlasnika vučnog i priključnog vozila prema trećim osobama.¹⁶ U regresnom postupku nakon isplate štete, dugi niz godina se primjenjivalo pravilo sadržano u Presude Vrhovnog suda od 27. 10. 2010. godine po kojoj se odgovornost vlasnika, odnosno osiguratelja vučnog i priključnog vozila dijelila na ravne dijelove.¹⁷ S obzirom na veliku teritorijalnu površinu i rasprostranjenost međunarodnog teretnog prometa u Njemačkoj, veoma često se dešavaju nezgode u kojima sudjeluju vučna i priključna vozila registrirana u različitim državama.

Jedan takav slučaj rješavan je nedavno pred Višem regionalnom sudu u Karlsruhe, a radilo se o regresnom zahtjevu slovačkog osiguratelja vučnog vozila protiv austrijskog osiguratelja priključnog vozila za 50 % isplaćene štete povodom nezgode koja se dogodila u Njemačkoj. Sud je potvrdio da je mjerodavno njemačko pravo u skladu s odredbama Uredbe Rim II¹⁸ te je usvojio tužbeni zahtjev, odnosno dosudio naknadu u visini od 50 % isplaćene štete.¹⁹

Pitanje odgovornosti osiguratelja vučnog i priključnog vozila bilo je predmetom rasprave i pred Sudom pravde EU u predmetima *Ergo Insurance i Gjensidige Baltics*.²⁰ Između ostalog, sporno je bilo pitanje međusobnog odnosa dvaju osiguratelja, a samim tim i izbor kolizione norme koja se primjenjuje na taj odnos. Radilo se o dvije odvojene saobraćajne nezgode koje su se dogodile u Njemačkoj 2011. godine u kojima su odgovorni vozači vozila registriranih u Litvi.²¹ U obadva slučaja nezgode su prouzročene od strane skupova vozila,

2020., dostupno na: <https://www.trta.eu/en/media-en/news/133-trailer-insurance-in-germany-easier-and-fairer> (15. 5. 2022.)

16 Čl. 7., 17. i 18. Zakona o cestovnom prometu Njemačke (Strassenverkehrsgesetz, engleski prijevod: Road Traffic Act, Federal law gazette I. str. 3108)

17 Presuda u predmetu IV ZR 279/08 (BGH, DAR 2011, 80) po kojoj se odgovornost vlasnika tih vozila, odnosno njihovih osiguratelja od autoodgovornosti, utvrđuje u podjednakim omjerima. Presudom je ustanovljeno i retroaktivno pravo na postavljanje regresnih zahtjeva za 50 % isplaćenih iznosa između osiguratelja unutar zastarnog roka koji u Njemačkoj iznosi 3 godine od dana štetnog događaja.

18 Čl. 19. i 20. Uredbe Rim II o mjerodavnom pravu za izvanugovorne obveze

19 Više o ovom slučaju: Institute for European Traffic Law, „Slovak Articulated Lorry, Austrian Trailer – German Accident“ – News (11. 2. 2022.), dostupno na: <https://www.ietl.net/news-details/slovak-articulated-lorry-austrian-trailer-german-accident.html> (16. 5. 2022.)

20 Sud je objedinio predmete C-359/14 i C-475/14 u cilju vođenja jedinstvenog postupka i donošenja jedinstvene odluke.

21 J. Gazivoda: Objedinjeni sporovi C-359/14 I C-475/14 ERGO Insurance SE, If P&C Insurance AS (C-359/14) Gjensidige Baltic AAS Vs PZU Lietuva UAB DK (C-475/14) Presuda Evropskog suda pravde od 21. januara 2016. godine, Evropska revija za pravo osiguranja 2/2016. Prva nezgoda od 1. 9. 2011. iz koje je osiguratelj vučnog vozila ERGO insurance – Podružnica u Litvi platio štetu žrtvama, te potraživao regres 50 % plaćenih iznosa od osiguratelja priključnog vozila IF P&C Insurance AS Litva. Druga nezgoda se dogodila 21. 1. 2011., a osiguratelj vučnog vozila Gjensidige Baltic potraživao regres u istom omjeru od osiguratelja priključnog vozila PZU Lietuva.

gdje je vučno vozilo bilo osigurano kod jednog, a priključno kod drugog osiguratelja od autoodgovornosti. Prema litavskom pravu²², odgovornost u slučaju nezgode izazvane skupom vozila snosi osiguratelj vučnog vozila dok je ono bilo spojeno s priključnim.²³ Ukoliko šteta nastane od priključnog vozila, njegov osiguratelj je odgovoran samo ako je isto bilo odvojeno od vučnog. U ovim zahtjevima za prethodno odlučivanje nacionalni sudovi su zatražili odgovor na pitanje ulaze li subrogacijski zahtjevi osiguratelja u područje primjene kolizijskih pravila sadržanih u Uredbama Rim I i Rim II, te ako ulaze, koja se pravila primjenjuju.²⁴ Dakle, bilo je potrebno utvrditi radi li se o ugovornom ili izvanugovornom odnosu, te koje pravo je mjerodavno za taj odnos (njemačko ili litavsko pravo).

SPEU je utvrdio da je mjerodavno pravo kod regresnih zahtjeva između dvaju osiguratelja isto pravo kojim je reguliran ugovor o osiguranju od autoodgovornosti između osiguratelja i osiguranika jer taj ugovor je osnov za potraživanje naknade štete. Posljedica toga će biti da, ako osiguratelj A plati štetu žrtvama nezgode i potražuje regres od osiguratelja B, mjerodavno pravo za postojanje obaveze između A i B bit će pravo kojim je reguliran ugovor o osiguranju između osiguratelja A i njegovog osiguranika. Ako je štetu platio osiguratelj B, onda će za postojanje obaveze biti mjerodavno pravo koje je mjerodavno za ugovor između osiguratelja B i njegovog osiguranika. Za utvrđivanje omjera odgovornosti između dvaju osiguratelja mjerodavno pravo će biti ono koje je mjerodavno za građanskopravni delikt. U konkretnom slučaju, za postojanje regresne obaveze primjenjuje se litavsko pravo, a za omjer odgovornosti osiguratelja vučnog i priključnog vozila njemačko pravo.

Situacija u Njemačkoj je promijenjena donošenjem izmjena Zakona o cestovnom prometu u srpnju 2021. godine.²⁵ Iako je solidarna odgovornost prema trećim osobama i dalje zajamčena, odgovornost gotovo uvijek na kraju snosi vlasnik, odnosno osiguratelj vučnog vozila, dok se odgovornost za upotrebu priključnog vozila može utvrditi ukoliko je priključno vozilo snosilo operativni rizik veći nego vučno vozilo.²⁶ Bit će zanimljivo vidjeti kako će buduća njemačka sudska praksa odgovoriti na izazov tumačenja pojma „većeg operativnog rizika“ priključnog vozila i u kojim okolnostima će utvrđivati odgovornost njegovog vlasnika, odnosno osiguratelja.

22 Relevantni litavski propis iz oblasti osiguranja od autoodgovornosti naveden je u tač. 20-23. Presude.

23 Mišljenje nezavisne odvjetnice Eleanor Sharpston od 24. septembra 2015., str. 4., presuda C-359/14 i C-475/14, tačka 20.

24 B. Matijević, „Primjena mjerodavnog prava između regresnih zahtjeva osiguratelja“, *Svijet osiguranja* 6/2016, 56.

25 Strassenverkehrsgesetz, engleski prijevod: Road Traffic Act, Federal law gazette I. str. 3108, zadnja izmjena od 12. 7. 2021.

26 Čl. 19. Zakona o cestovnom prometu Njemačke

Nova AO direktiva i pitanje odgovornosti za štetu uslijed upotrebe skupa vozila

Europsko pravo osiguranja od autoodgovornosti odnosi se na set direktiva kao propisa koje se ne primjenjuju izravno, već su države članice obvezne iste implementirati u svoja nacionalna zakonodavstva poštujući cilj njihovog donošenja. Prva od njih donesena je 1972. godine²⁷ i utemeljila je najvažnije institute primjenjive za ovu vrstu osiguranja, ali nije sadržavala odredbe o odgovornosti u slučaju sudara izazvanog skupom vozila. Štaviše, čak ni nakon donošenja Pete direktive osiguranja od autoodgovornosti²⁸ na nivou Europske unije nije postignut konsenzus u pogledu odgovornosti uslijed upotrebe priključnih vozila. Svih pet direktiva donesenih u razdoblju od 1972. do 2005. godine pretočene su u integralni tekst tzv. Šeste direktive koja predstavlja kodifikaciju svih ranije donesenih direktiva.²⁹

Pitanje odgovornosti za štetu uslijed upotrebe skupa vozila je napokon bilo predmet regulacije nove Direktive o osiguranju od autoodgovornosti³⁰ (u daljem tekstu: nova AO direktiva) koja je, nakon dugotrajnog legislativnog postupka, nedavno donešena u cilju izmjena postojećeg teksta Šeste direktive. Iako je Šesta direktiva dobro funkcionirala bez potrebe značajnijih izmjena, javila se potreba da se njen tekst u određenim dijelovima prilagodi sukladno tehničkim promjenama koje su se u automobilskoj industriji dogodile u razdoblju nakon njenog stupanja na snagu.

S ciljem otklanjanja različitosti nacionalnih propisa, nova AO direktiva je napokon donijela odredbe o odgovornosti u slučaju nezgode izazvane upotrebom skupa vozila, gdje su za vučno i priključno vozilo zaključeni ugovori o osiguranju od autoodgovornosti kod različitih osiguratelja.³¹ S tim u vezi, predviđene su dvije situacije. Prvi je slučaj u kojem oštećena osoba može podnijeti zahtjev za naknadu štete osiguratelju prikolice kad su kumulativno ispunjeni slijedeći uvjeti: osiguratelj prikolice je poznat, a vučnog vozila nije, te da nacionalno pravo propisuje mogućnost naknade štete od osiguratelja priključnog vozila.

27 Direktiva 72/166/EEZ od 24. travnja 1972., o približavanju zakonodavstava država članica u području osiguranja građanske odgovornosti u vezi s upotrebom motornih vozila i kontroli obaveze osiguranja te odgovornosti, Sl. list EU br. 103, od 2. 5. 1972., str. 1–4

28 Direktiva br. 2005/14/CE Evropskog parlamenta i Vijeća od 11. 5. 2005. godine, kojom se mijenjaju direktive 72/166/CEE, 84/5/CEE i 90/232/CEE i direktiva 2000/26/CE Evropskog parlamenta i Vijeća o osiguranju od građanske odgovornosti za štete iz upotrebe motornih vozila

29 Direktiva 2009/103/EZ Evropskog parlamenta i Vijeća od 16. rujna 2009. u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i izvršenje obveze osiguranja od takve odgovornosti).

30 Direktiva (EU) 2021/2118 Evropskog parlamenta i Vijeća od 24. studenoga 2021. o izmjeni Direktive 2009/103/EZ u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i izvršenje obveze osiguranja od takve odgovornosti (Tekst značajan za EGP), OJ L 430, 2. 12. 2021, p. 1–23

31 Toč. 30 Preambule i čl. 15a nove AO direktive

Druga situacija je kad nacionalno pravo ne propisuje mogućnost naknade štete po odgovornosti priključnog vozila. U tom slučaju je osiguratelj priključnog vozila dužan bez odlaganja obavijestiti oštećenog o nazivu osiguratelja vučnog vozila, ili ukoliko nije u mogućnosti dati tu informaciju, obavijestiti ga o tijelu koje je nadležno za isplatu šteta od neosiguranih vozila. Odredbe o odgovornosti u slučaju nezgode izazvane upotrebom skupa vozila su odredbe minimalne harmonizacije, što podrazumijeva da države članice Europske unije, prilikom transponiranja teksta Direktive u svoja nacionalna zakonodavstva, mogu propisati drugačije odredbe ukoliko iste predviđaju veći stupanj zaštite za oštećene osobe.

Kao što vidimo, nova AO direktiva ne zadire u odredbe nacionalnih pravnih sustava u pogledu odmjeravanja odgovornosti za štetu izazvanu upotrebom skupa vozila, ali je propisala zaštitne mehanizme koji oštećenima omogućavaju naplatu štete i kad je osiguratelj vučnog vozila poznat i kad nije.

Zanimljivo je istaknuti i pitanje građanskopravne odgovornosti kad se materijalna šteta nastala na priključnom vozilu može smatrati posljedicom djelovanja vučnog vozila s kojim je priključno vozilo bilo spojeno u trenutku nezgode. Upravo to pitanje je razmatrao Sud pravde EU u jednoj novijoj presudi – *Van Ameyde España*.³² Naime, radilo se o subrogacijskom zahtjevu portugalskog osiguratelja priključnog vozila upućenom španjolskom osiguratelju vučnog vozila koji je, sukladno španjolskom pravu, navedeni zahtjev odbio smatrajući da je šteta na prikolici isključena iz pokrića po obaveznom osiguranju od autoodgovornosti jer ona u takvim okolnostima ne predstavlja samostalno vozilo već teret koji se prevozi tegljačem. Sud je potvrdio da i prikolica predstavlja „vozilo“ u skladu s odredbama Šeste direktive, ali da Direktiva jamči pravo na naknadu štete trećim osobama, dok se omjer odgovornosti osiguratelja priključnog vozila spram osiguratelja vučnog vozila treba odmjeravati u skladu s odredbama nacionalnog prava. Osim toga, SPEU je ocijenio da imatelj priključnog vozila ne spada u posebnu kategoriju žrtava za koje se navedenom Direktivom zahtijeva intervencija osiguratelja u smislu zaštite u pogledu upotrebe vozila koje je prouzročilo štetu.

Subrogacijski zahtjev osiguravajućeg društva isplatioca prema drugom društvu

Nakon ispunjenja solidarne obaveze od strane jednog od osiguratelja sastavnih dijelova skupa vozila, postavlja se pitanje internog odnosa između dvaju osiguratelja, odnosno na koji način se utvrđuje odgovornost jednoga naspram drugom. Zahtjev koji podnosi jedan osiguratelj za isplaćene iznose odštete trećoj osobi prema drugom osiguratelju u literaturi i sudskoj praksi se često

³² Presuda od 10. 6. 2021. u predmetu C-923/19, *Van Ameyde España SA protiv GES Seguros y reaseguros SA*, ECLI:EU:C:2021:475

naziva terminom „regresni zahtjev“. Međutim, smatramo da je „subrogacijski zahtjev“ u ovom slučaju ispravan termin. Naime, zakonska subrogacija podrazumijeva prelazak prava koja osiguranik ima prema štetniku na osiguratelja nakon isplate naknade oštećenom *ipso iure* (stupanje u prava osiguranika prema štetniku), dok je regres potraživanje koje osiguratelj ima, sukladno zakonu ili ugovoru o osiguranju, prema svom osiguraniku (npr. regresno potraživanje od osiguranika koji je bio pod utjecajem alkohola).³³

Kao što je istaknuto u poglavlju 3. ovog rada, novim entitetskim Zakonima o obaveznom osiguranju u prometu FBiH i RS ustanovljena je solidarna odgovornost osiguratelja vučnog i priključnog vozila za štete pričinjene trećim osobama.³⁴ Međutim, navedeni zakoni ne sadrže pravila o utvrđivanju odgovornosti osiguratelja vučnog, odnosno priključnog vozila nakon isplate štete trećoj osobi. Doduše, Odlukom o uvjetima osiguranja vlasnika vozila od odgovornosti za štetu prouzrokovanu trećoj osobi, koja je donesena u skladu s novim ZOOM-om FBiH,³⁵ preuzeta je odredba iz ranijih Uvjeta osiguranja od autoodgovornosti iz 1996. godine po kojoj osiguranjem od odgovornosti iz upotrebe motornog vozila koje vuče priključno vozilo ili vozilo u kvaru obuhvaćena je i odgovornost za štetu koju prouzrokuje priključno vozilo, odnosno vozilo u kvaru, dok je spojeno s vozilom koje ga vuče i nakon što se odvoji od tog vozila, te djeluje u funkcionalnoj ovisnosti s njim. Uvjeti osiguranja kao autonomni izvor prava imaju učinak *inter partes*, odnosno propisuju odredbe o pravima i obavezama ugovaratelja osiguranja i osiguratelja. Međutim, činjenica da je spomenuta Odluka o uvjetima osiguranja iz 2020. godine objavljena u službenom glasilu daje joj javnopravni značaj što podrazumijeva da njene odredbe trebaju biti primjenjive i u odnosima prema trećim osobama, pa tako i u pogledu subrogacijskih zahtjeva osiguratelja. S tim u vezi, može se zaključiti da se ovom odredbom Odluke o uvjetima osiguranja pruža pravna podloga za subrogacijski zahtjev osiguratelja priključnog vozila koji je isplatio štetu oštećeniku i koji na osnovu te odredbe može potraživati refundaciju isplaćenog iznosa od osiguratelja vučnog vozila.

Ponovit ćemo da, prema općim pravilima ZOO-a, ukoliko se solidarna obaveza sastoji u naknadi štete, nakon isplate štete isplatitelj ima pravo regresa od ostalih solidarnih sudužnika, te ZOO propisuje da se udio svakog od sudužnika utvrđuje u skladu s njegovom krivnjom i težinom posljedice proistekle iz njegovog djelovanja. Ukoliko se udjeli u krivnji ne mogu ustanoviti, svaki od sudužnika odgovara u jednakim omjerima ukoliko razlozi pravičnosti ne zahtijevaju drukčiju odluku.³⁶ Ova odredba se može primijeniti i na subrogacijski

33 Više o tome: S. Jovanović/ M. Počuča, „Subrogacija u osiguranju, sličnosti i razlike s drugim institutima“, *Evropska revija za pravo osiguranja*, 4/2014, 27-32.

34 Čl. 22. st. 7. ZOOM-a FBiH; čl. 21. st. 7. Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju RS

35 Sl. Novine FBiH, 77/2020

36 Čl. 208. ZOO-a

zahtjev osiguratelja koji je ispunio obavezu prema trećoj osobi, s tim da u ovom slučaju je dužan dokazati odgovornost, odnosno krivnju drugog osiguratelja.

S obzirom na nepostojanje jasne odredbe ZOOP-a o subrogacijskim zahtjevima društva isplatitelja prema drugom društvu, sudska praksa različito tumači omjer odgovornosti kod takvih zahtjeva. U jednoj odluci Višeg privrednog suda u Banja Luci povodom regresnog zahtjeva osiguratelja priključnog vozila za isplaćenu štetu trećoj osobi, sud je obavezao osiguratelja vučnog vozila na 50 % isplaćenog iznosa. U obrazloženju presude navedeno je da, pošto međusobni odnos osiguratelja vučnog i priključnog vozila nije uređen, svaki od njih ima obavezu plaćanja 50 % štete.³⁷ U jednoj presudi iz Republike Hrvatske, koja se odnosi na štetni događaj iz 2003. godine,³⁸ sud je primijenio opća pravila o solidarnim obvezama ZOO-a (čl. 424. st. 1.) i zauzeo pravno shvaćanje po kojem osiguratelj priključnog vozila koji je ispunio cijelu obavezu prema trećoj osobi ima pravo na naknadu onoga što je ispunio od osiguratelja vučnog vozila na jednake dijelove.³⁹

U Republici Hrvatskoj je Zakonom o obveznim osiguranjima u prometu ustanovljeno pravo na subrogaciju osiguratelja koji je isplatio štetu trećoj osobi na naknadu isplaćenog iznosa, kamata i troškova od drugog osiguratelja ako postoji odgovornost njegovog osiguranika za štetu i u okviru njegove odgovornosti.⁴⁰ S obzirom na pravnu prirodu osiguranja od autoodgovornosti, njegovu obaveznost i javnopravni značaj, zasigurno se može zaključiti da se ovakvim eksplicitnim normiranjem u specijalnom propisu mogu otkloniti nedoumice i različito tumačenje sudova u pogledu subrogacijskih prava jednog osiguratelja kao isplatitelja solidarne obaveze prema drugome osiguratelju u slučaju nezgode izazvane skupom vozila gdje su sastavne jedinice osigurane kod različitih osiguratelja. Bilo bi poželjno da i naši entitetski zakonodavci u budućim izmjenama specijalnih propisa iz područja obaveznog osiguranja u prometu uvrste sličnu odredbu, čime bi se onemogućilo proizvoljno tumačenje sudova i doprinjelo jednakosti i većoj pravnoj sigurnosti.

Zaključak

U praksi se često događaju prometne nezgode izazvane upotrebom skupa vozila gdje su jedinice tog skupa osigurane od autoodgovornosti kod različitih osiguratelja. U međunarodnim okvirima nerijetke su situacije gdje su vučno i priključno vozilo osigurani i registrirani u različitim državama. Postoje neujednačena pravila o odgovornosti osiguratelja vučnog i priključnog vozila

37 Viši privredni sud u Banja Luci, br. 57 0 Ps 124410 19 Pž od 16. 9. 2019. god.

38 Radi se o razdoblju u kojem je u RH bio na snazi ZOO iz 1978. godine, a Zakon o obveznom osiguranju u prometu još uvijek nije bio donešen.

39 Vrhovni sud Republike Hrvatske, br. Rev 122/14-2 od 20. 3. 2018. god.

40 Zakon o obveznim osiguranjima u prometu RH, Narodne novine br. 151/05 do 152/14

prema trećim osobama u državama članicama EU, kao i pravila o njihovom međusobnom omjeru odgovornosti u subrogacijskom postupku koji slijedi nakon isplate štete trećoj osobi. To je ponukalo i europskog zakonodavca na regulaciju predmetne materije u novoj AO direktivi iz 2021. godine. Pravilo o solidarnoj odgovornosti osiguratelja prema trećim osobama u Bosni i Hercegovini je uvedeno novim Zakonima o obaveznom osiguranju u prometu FBiH i RS. Na taj način osnažen je položaj žrtve prometne nezgode u takvim slučajevima. Međutim, ovim specijalnim propisima nije regulirano na koji način se utvrđuje pravo na subrogaciju osiguratelja koji je isplatio štetu prema drugome osiguratelju. Sudska praksa često na različite načine tumači solidaritet i regres isplatitelja, pa bi bilo poželjno da se *de lege ferenda* u *lex specialis* iz oblasti obaveznog osiguranja u prometu propiše odredba po kojoj se odgovornost osiguratelja procjenjuje na temelju krivnje njegovog osiguravnika. Na taj način bi se doprinjelo ujednačenju sudske prakse i većoj pravnoj sigurnosti u datoj oblasti.

Literatura

1. White Paper: Roadmap to a Single European Transport Area, dostupno na: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:EN:PDF> (18. 4. 2022.)
2. Ron Schindler, Michael Jansch et. al., *Exploring European Heavy Goods Vehicle Crashes Using a Three-Level Analysis of Crash Data*, International Journal of Environmental Research and Public Health, 2022, 19, 663, 1-18;
3. Volvo Trucks – *European Accident Research and Safety Report 2013*, dostupno na: http://media1.fahrschule-online.de/sixcms/media.php/6028/European_Accident_Research_and_safety_report_2013.pdf
4. Ulf D. Lemor, *Perspektive razvoja europskog zakonodavstva u automobilskom osiguranju*, Zbornik sa 14. savjetovanja o obradi i likvidaciji međunarodnih automobilskih šteta – Opatija 2006., Hrvatski ured za osiguranje, Opatija, 99-108 (100)
5. Dekra Claims Services, *Road Traffic Accidents in Spain Involving Articulated Units*, Newsletter nr. 80, 2018.
6. Technical Road Transportation Association, *Trailer Insurance in Germany Easier and Fairer*, 9. 10. 2020., dostupno na: <https://www.trta.eu/en/media-en/news/133-trailer-insurance-in-germany-easier-and-fairer> (15. 5. 2022.)
7. Zakon o cestovnom prometu Njemačke – Strassenverkehrsgesetz, engleski prijevod: Road Traffic Act) Federal law gazette I. str. 3108, zadnja izmjena od 12. 7. 2021.
8. Presuda u predmetu IV ZR 279/08 (BGH, DAR 2011, 80)
9. Institute for European Traffic Law, *Slovak Articulated Lorry, Austrian Trailer – German Accident* – News (11. 2. 2022.), dostupno na: <https://www.ietl.net/news-details/slovak-articulated-lorry-austrian-trailer-german-accident.html> (16. 5. 2022.)

10. J. Gazivoda: *Objedinjeni sporovi C-359/14 I C-475/14 ERGO Insurance SE, If P&C Insurance AS (C-359/14) Gjensidige Baltic AAS Vs PZU Lietuva UAB DK (C-475/14) Presuda Evropskog suda pravde od 21. januara 2016. godine*, Evropska revija za pravo osiguranja 2/2016
11. B. Matijević, *Primjena mjerodavnog prava između regresnih zahtjeva osiguratelja, Svijet osiguranja* 6/2016, 56.
12. S. Jovanović/ M. Počuča, „Subrogacija u osiguranju, sličnosti i razlike s drugim institutima“, *Evropska revija za pravo osiguranja*, 4/2014, 27-32.
13. Zakon o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima BiH, „Službeni glasnik Bosne i Hercegovine“, br. 6/2006, 75/2006 – ispr, 44/2007, 84/2009, 48/2010, 48/2010 – dr. zakon, 18/2013, 8/2017, 89/2017 i 9/2018, čl. 9
14. Zakon o obaveznom osiguranju u prometu FBiH, Sl. novine FBiH, br. 57/20
15. Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju RS, Sl. glasnik RS, br. 82/2015
16. Zakon o osiguranju od odgovornosti motornih vozila i ostale odredbe o odgovornosti, Sl. novine FBiH, br. 24/2005.
17. Odluka od uvjetima za osiguranje vlasnika vozila od odgovornosti za štetu prozrokovanu trećim osobama (Službene novine FBiH, br. 77/2020)
18. Uredba o obaveznom osiguranju motornih vozila (Kraljevska uredba 1507/2008) Španjolske
19. Zakon o obveznim osiguranjima u prometu RH, Narodne novine br. 151/05 do 152/14
20. Direktiva 72/166/EEZ od 24. travnja 1972., o približavanju zakonodavstava država članica u području osiguranja građanske odgovornosti u vezi s upotrebom motornih vozila i kontroli obaveze osiguranja te odgovornosti, Sl. list EU br. 103, od 2. 5. 1972., str. 1–4
21. Direktiva br. 2005/14/CE Evropskog parlamenta i Vijeća od 11. 5. 2005. godine, kojom se mijenjaju direktive 721166/CEE, 84/5/CEE i 90/232/CEE i direktiva 2000/26/CE Evropskog parlamenta i Vijeća o osiguranju od građanske odgovornosti za štete iz upotrebe motornih vozila
22. Direktiva 2009/103/EZ Evropskog parlamenta i Vijeća od 16. rujna 2009. u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i izvršenje obveze osiguranja od takve odgovornosti)
23. Direktiva (EU) 2021/2118 Evropskog parlamenta i Vijeća od 24. studenoga 2021. o izmjeni Direktive 2009/103/EZ u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i izvršenje obveze osiguranja od takve odgovornosti (Tekst značajan za EGP), OJ L 430, 2. 12. 2021., p. 1–23
24. Presuda od 10. 6. 2021. u predmetu C-923/19, Van Ameyde España SA protiv GES Seguros y reaseguros SA, ECLI:EU:C:2021:475
25. Viši privredni sud u Banja Luci, presuda br. 57 0 Ps 124410 19 Pž od 16. 9. 2019.
26. Vrhovni sud Republike Hrvatske, presuda br. Rev 122/14-2 od 20. 3. 2018.