

KRITERIJI ZA ODMJERAVANJE NAKNADE NEMATERIJALNE ŠTETE NASTALE UPOTREBOM MOTORNOG VOZILA U PRAKSI SUDA EU I USTAVNOG SUDA BiH

Sažetak

U radu se razmatra odnos između propisa nacionalnog prava i europskih direktiva iz područja osiguranja od autoodgovornosti u pogledu reguliranja kriterija za odmjeravanje visine naknade nematerijalne štete nastale upotrebom motornog vozila. Iz analizirane sudske prakse Suda Europske unije vidjet ćemo predstavlja li zakonsko normiranje objektivnih mjerila za utvrđivanje visine odštete iz obaveznog osiguranja od autoodgovornosti svojevrsno ograničavanje prava žrtava. Donošenjem Zakona o obaveznim osiguranjima u prometu Federacije Bosne i Hercegovine uspostavljen je novi normativni okvir za utvrđivanje visine odštete kod tjelesnih povreda, narušenja zdravlja i smrti. Ustavni sud Bosne i Hercegovine je razmatrao pitanje dovodi li primjena navedenih kriterija do diskriminacije oštećenih osoba koje ostvaruju pravo na naknadu štete iz osnova obaveznih osiguranja u prometu.

Ključne riječi: kriteriji, naknada nematerijalne štete, osiguranje, autoodgovornost

Summary

In this paperwork there is an overview on the relationship between national laws and European directives on motor third party liability insurance, in field of regulation of the criteria for determination of the scope of compensation of non-pecuniary damage occurred by use of a motor vehicle. From analysis of the court practice of the Court of European Union there will be shown if the legislative regulation of the objective criteria for determination of the

* Pravni fakultet Univerziteta u Zenici, Fakultetska b.b., Zenica, BiH
Adriatic osiguranje d.d., Trg međunarodnog prijateljstva 20, Sarajevo, BiH

amount of damage from the mandatory vehicle insurance represents some kind of limitation of the victims' rights. The Law on Mandatory Insurances in Traffic in Federation of Bosnia and Herzegovina has established a new normative framework for determination of personal injury damages. Constitutional Court of Bosnia and Herzegovina has recently discussed a question about application of the mentioned criteria and whether it causes discrimination of the injured persons who have right on compensation under mandatory insurances in traffic.

Keywords: criteria, compensation of non-pecuniary damage, insurance, motor third party liability

Uvod

Proces harmonizacije nacionalnih zakonodavstava država članica Europske unije u području građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila traje već nekoliko desetljeća i provodi se putem direktiva. Jedan od osnovnih ciljeva tih direktiva je pružanje zaštite žrtvama nezgoda prouzročених upotrebom motornih vozila omogućavajući im usporediv tretman unutar Europske unije neovisno o mjestu gdje se nezgoda dogodila. Zaštita žrtava prometnih nezgoda u skladu s direktivama podrazumijeva obavezu država članica da u svojim pravnim porecima jamče pravo na naknadu materijalne štete i štete uslijed pretrpljenih tjelesnih povreda. Iako europski zakonodavac propisuje obavezu zaštite žrtava prometnih nezgoda putem obaveznog osiguranja od autoodgovornosti, ne daje odgovor na pitanje načina ostvarenja te zaštite već isti prepušta nacionalnim zakonodavstvima. Sud Europske unije u nekoliko navrata je tumačio doseg pojma „štete na osobama“ (*personal injury*), a u nedavnoj presudi je razmatrao usklađenost njemačkog Zakona o ugovoru o osiguranju, kojim se propisuju kriteriji za utvrđivanje prava na naknadu štete uslijed smrti bliske osobe, s relevantnom direktivom i ograničava li se navedenim legislativnim aktom koristan učinak direktive.

U Federaciji Bosne i Hercegovine su kriteriji za utvrđivanje visine naknade štete zbog tjelesnih povreda i smrti zakonski normirani. Sukladno tim kriterijima, visina naknade štete za duševne boli zbog umanjena opće životne aktivnosti i naruženosti odmjerava se ovisno o postotku umanjena i godina-ma starosti oštećene osobe. Na pitanje je li ovim kriterijima uveden različit tretman oštećenih osoba zbog starosne dobi i postiže li se takvom regulacijom legitiman cilj nedavno je odgovorio Ustavni sud Bosne i Hercegovine.

1. Propisivanje obaveze naknade štete uslijed pretrpljenih ozljeda i smrti u prometnim nezgodama u europskom zakonodavstvu

Tendencija prihvaćanja prava na novčanu naknade nematerijalne štete počinje se uočavati nakon usvajanja Rezolucije Vijeća Europe naknadi štete na osobi ili za slučaj smrti.¹ Ovom Rezolucijom preporučuje se vladama da priznaju pravo na naknadu nematerijalne štete u slučaju tjelesnih ozljeda ili smrti, s ciljem smanjenja razlika koje su do tada postojale među pravnim sustavima u pogledu naknade tih vidova štete.² Danas većina europskih pravnih sustava poznaje pravo na naknadu štete direktnoj žrtvi u slučaju tjelesnih povreda, te u slučaju smrti posrednom oštećeniku, odnosno osobi koja je u bliskoj vezi s direktnom žrtvom.³ No, razlike u pojedinim sustavima su i dalje vidljive kad je u pitanju obim priznatih prava i način utvrđivanja iznosa naknade pretrpljene nematerijalne štete.⁴

U drugoj polovici prošlog stoljeća otpočeo je proces harmonizacije pravila o osiguranju od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila (u daljem tekstu: osiguranje od autoodgovornosti) koje je u većini država članica Europske unije uvedeno kao obavezan vid osiguranja i doživjelo svoj zamah iza Drugog svjetskog rata, a posebno nakon što je obaveznost tog osiguranja preporučena od strane nadležnog tijela Organizacije ujedinjenih naroda.⁵ Ovaj proces se nametnuo kao rezultat potrebe za zaštitom žrtava prometnih nezgoda u uvjetima sve većeg razvoja međunarodnog cestovnog saobraćaja.

Procesu komunitarizacije propisa iz oblasti osiguranja od autoodgovornosti prethodilo je donošenje *Europske konvencije o obaveznom osiguranju od odgovornosti za štete nastale iz upotrebe motornih vozila* (tzv. Strazburške konvencije) donesene u okviru Vijeća Europe 1959. godine. Načelno, cilj Strazburške konvencije bio je da se žrtvama saobraćajnih nezgoda omogući naknada štete putem obaveznog osiguranja. Ovom Konvencijom, između ostalog, preporučuje se uvođenje obaveznog osiguranja od odgovornosti za štete na osobama i štete na stvarima. Pravila koja je utemeljila Konvencija su kasnije poslužila kao putokaz nacionalnim zakonodavcima u daljem razvoju obaveznog osiguranja od

1 Rezolucija (75) 7E o naknadi štete na osobi ili za slučaj smrti koju je prihvatio Odbor ministara Vijeća Europe 1975. godine

2 Komunističke države su svojevremeno odbijale u svojim zakonodavstvima priznati pravo na naknadu nematerijalne štete s obrazloženjem da bol i patnja nemaju novčanu cijenu i stoga se ne mogu procjenjivati u novcu.

3 Lahe J., Kull I., Compensation of non pecuniary damage to persons close to the deceased or to aggrieved person, *International Comparative Jurisprudence*, 10,2016

4 Savić Š., „Novi orijentacijski kriteriji za utvrđivanje pravične novčane naknade neimovinske štete po stajalištu Vrhovnog suda Republike Hrvatske – neke dvojbe“, *Zbornik radova Aktualnosti građanskog i trgovačkog zakonodavstva i pravne prakse*, br. 18, Mostar 2021., str. 313-332 (314)

5 Preporuka br. 5. Pododbora za saobraćaj na cestama Ekonomske komisije Organizacije ujedinjenih naroda, više tome: M. Ćurković/ A. Lui, *Novi sustav zelene karte osiguranja*, Zagreb, 2003., 2-3 i 75.

autoodgovornosti.⁶ Međutim, Konvencija je omogućavala brojna isključenja, a jedno od njih bilo je da države potpisnice mogu isključiti iz pokrića nematerijalne štete uslijed pretrpljenih povreda.⁷ Konvencija nije zaživjela jer ju je ratificiralo samo pet država,⁸ ali uprkos tome, njene odredbe su imale velik utjecaj na razvoj EU Direktiva iz oblasti obaveznog osiguranja od automobilske odgovornosti, kao i na regulaciju materije obaveznog osiguranja u prometu na nacionalnoj razini.⁹

2. Pravo na naknadu štete na osobama iz osnova obaveznog osiguranja u prometu u EU direktivama

Različiti pravni sistemi sadrže različita pravila o odštetnom pravu, a posebno u pogledu naknade nematerijalne štete. Iako je nematerijalna šteta vremenom postala standard u nacionalnim zakonodavstvima država članica EU, i dalje postoje velike razlike u vrednovanju osnova odgovornosti i utvrđivanju visine odštete. To rezultira činjenicom da postoji veliki kvantitativni i kvalitativni raspon u visini štete u sličnim situacijama u različitim pravnim sistemima. Dakle, u nekim zemljama naknada za takve štete spada u red općih načela, dok u drugim isplata štete dozvoljena je samo u uz određeni stupanj odgovornosti štetnika (gruba nepažnja ili namjera).¹⁰

Direktive iz oblasti osiguranja od automobilske odgovornosti nisu imale za cilj harmonizaciju nacionalnih propisa odštetnog prava jer bi se zbog različitosti pravnih tradicija u zemljama članicama konsenzus na tako širokom polju teško mogao postići. Stoga je prvenstvena namjera bila da se usuglašanim propisima kojima se regulira osiguranje od autoodgovornosti na teritoriju cijele EU pruži jednaka zaštita žrtvama prometnih nezgoda, te omogući nesmetan protok vozila.

3. Tumačenje nacionalnih propisa o naknadi štete na osobama iz osnova osiguranja od autoodgovornosti od strane Suda EU

Naknada štete uslijed pretrpljenih tjelesnih povreda i smrti u nacionalnim zakonodavstvima država članica bila je različito regulirana, ne samo u pogledu utvrđivanja samoga prava na taj vid naknade, već i u pogledu kruga osoba ovlaštenih na potraživanje, kao i vrste i obima naknade.

6 M. Džidić / M. Ćurković, *Pravo osiguranja*, Pravni fakultet Sveučilišta u Mostaru, Mostar 2017., 376.

7 Aneks II, toč. 6. Strasburške konvencije

8 Austrija, Danska, Norveška, Njemačka i Švedska

9 Zakon o obaveznom osiguranju imovine i lica iz 1965. godine bivše SFRJ (Sl. list SFRJ br. 15/65), odnosno Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju iz 1967. godine (Sl. list SFRJ br. 7/67) sadrže odredbe nastale po uzoru na Strazburšku konvenciju.

10 Dieter Pschiedl, *Trendovi u isplati naknade nematerijalne štete u nekim evropskim zemljama*, *Revija za pravo osiguranja*, 4/2006, 9-21 (9)

Već Druga direktiva¹¹ je nastojala prevladati te razlike i podići nivo zaštite oštećenih osoba, što je rezultiralo uvođenjem pravila da su obaveznim osiguranjem od automobilske odgovornosti pokrivena šteta na imovini (*property damage*) i šteta na osobama (*personal injury*).¹² Navodeći ova dva rizika, europski zakonodavac nije se izjasnio šta se podrazumijeva pod štetama na osobama, tj. je li tim rizikom obuhvaćena samo duševna bol koju je u vidu fizičke ili psihičke patnje uslijed povreda u prometnoj nezgodi pretrpio direktni oštećenik, ili ovaj rizik obuhvaća i duševne boli zbog gubitka osobe s kojom je oštećenik imao blizak odnos.¹³ Odgovor na ovo pitanje dao je Sud EU u postupcima za prethodno odlučivanje u predmetima *Haasova i Drozdovs*.¹⁴

3.1. Naknada štete uslijed smrti bliske osobe – predmeti *Haasova i Drozdovs*

U predmetu *Haasova* slovački sud je postavio zahtjev za prethodno odlučivanje jer je osiguratelj iz Slovačke odbio plaćanje naknade nematerijalne štete zbog smrti bliske osobe pozivajući se na slovački zakon koje tu vrstu naknade ne poznaje. U predmetu *Drozdovs* latvijski Vrhovni sud postavio je pitanje je li latvijski zakon koji propisuje maksimalan iznos od oko 142,00 Eur na ime naknade nematerijalne štete u slučaju smrti bliske osobe u prometnoj nezgodi kompatibilan s europskim pravom. Sud pravde EU je iznjeko stav da rizik „štete na osobama“ prema Drugoj direktivi treba tumačiti u širem smislu, tako da obuhvaća sve osobe koje imaju pravo na naknadu nematerijalne štete po nacionalnom pravu koje je mjerodavno u konkretnom slučaju. Koncept oštećene osobe (*injured party*) sadržan u čl. 1. st. 2. **Prve direktive**¹⁵ po mišljenju Suda pravde EU treba sadržavati dvije vrste oštećenika: one koji su direktno povrijeđeni u saobraćajnoj nezgodi i tzv. oštećenike slijedećeg koljena, odnosno one koji imaju pravo na naknadu nematerijalne štete zbog smrti bliske osobe u saobraćajnoj nezgodi. Sud je u ovom slučaju apostrofirao da europski propisi pružaju pravni okvir kojim se garantira pravo na naknadu štete iz obaveznog

11 Druga direktiva 84/5/EEZ od 30. 12. 1983. o približavanju zakonodavstava država članica u području osiguranja građanske odgovornosti nastale upotrebom motornih vozila, Sl. list EU L 8, 11. 1. 1984., str. 17

12 Čl. 1. st. 1. Druge Direktive

13 V. Mantrov: „Is 142 Euro Equal to 350 000 Euro? The CJEU Interpretation of ‘Personal Injury’ and ‘Injured Party’ in EU Motor Insurance Law“, *European Journal of Risk and Regulation*, 3/2014, 400.

14 C-22/12 *Katarina Haasova v Rastislav Petrik* i C-277/12 *Vitalijs Drozdovs v Baltikums AAS*, u oba predmeta ESP je donio odluke 24. oktobra 2013. Komentar presuda vidi u: J. Gazivoda, „Napomene u pogledu presuda u sporovima C-22/12 i C-277/12 Evropskog suda pravde“, *Evropska revija za pravo osiguranja* 3/2014, 53.

15 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

osiguranja od autoodgovornosti, ali države članice zadržavaju slobodu određivanja vrste i obima štete koja je pokrivena ovim vidom osiguranja.¹⁶

3.2. Utvrđivanje novčanog iznosa naknade nematerijalne štete iz osnova osiguranja od autoodgovornosti – *predmet Petillo*

Naknada nematerijalne štete predstavlja kompenzaciju za narušenu fizičku, psihičku i emocionalnu ravnotežu oštećenog, te mu omogućava ostvarenje nekih zadovoljstava kojima lakše može prebroditi navedene gubitke. Novčana kvantifikacija naknade nematerijalne štete proistekle iz upotrebe motornog vozila u nekim pravnim sustavima se utvrđuje na temelju posebnih pravila koja nisu istovjetna onima za utvrđivanje visine nematerijalne štete nastale uslijed nekog drugog uzroka.

U sporu koji je vođen pred talijanskim sudom za naknadu nematerijalne štete uslijed pretrpljenih povreda u prometnoj nezgodi jedan od tužitelja je zahtijevao naknadu potpune štete koja bi mu pripadala primjenom talijanskog Građanskog zakonika.¹⁷ Međutim, talijanski Zakon o privatnim osiguranjima predviđa poseban sistem utvrđivanja iznosa naknade nematerijalne štete nastale upotrebom vozila u cestovnom i pomorskom prometu. Poredeći ove dvije metode, proizlazi da bi tužitelj primjenom općeg sistema Građanskog zakonika imao pravo na iznos koji je za oko 5.500,00 veći od iznosa koji se dobije primjenom odredaba specijalnog propisa iz područja osiguranja. Od strane talijanskog suda postavljen je zahtjev za prethodno odlučivanje Sudu pravde EU kojim se traži odgovor na pitanje protive li se nacionalni propisi kojima se ograničava obim naknade štete nastale upotrebom motornog vozila u odnosu na opći sistem građanskog prava relevantnim direktivama iz oblasti osiguranja od autoodgovornosti.

Sud EU je istaknuo da direktive nalažu da građanskopravna odgovornost za štetu pričinjenu trećim osobama treba biti pokrivena obaveznim osiguranjem, ali obim naknade štete je predmet regulacije nacionalnog zakonodavstva, te su države članice slobodne samostalno urediti svoj sistem odgovornosti koji se primjenjuje na naknadu štete nastale upotrebom motornog vozila.¹⁸ Stoga je Sud odlučio da nacionalna regulacija koja predviđa poseban sistem utvrđivanja naknade nematerijalne štete nastale u prometnim nezgodama nije protivna odnosnim EU direktivama.¹⁹

16 Eirini Saari, Note on Judgments C-22/12, Katarína Haasová v Ratislav Petrik and C-277/12 Blanka Holingová and Vitalijs Drozdovs v Baltikums AAS of the Court of Justice of the European Union,

17 C-371/12, Presuda Suda (drugo vijeće) od 23. siječnja 2014. (zahtjev za prethodnu odluku koji je uputio Tribunale di Tivoli – Italija) – Enrico Petillo, Carlo Petillo protiv Unipol SAI

18 O tome je Sud EU zauzeo stav u više predmeta. Više o tome vidi u: L. Belanić, Redefiniranje obveze osiguratelja od automobilske odgovornosti s obzirom na upotrebu vozila u kontekstu prakse Suda EU, Godišnjak Akademije pravnih znanosti Hrvatske, vol. XII, 1/2021, 345-366 (346.)

19 Komentar cijele presude vidi u: Z. Meškić, „Aktuelnosti iz evropskog prava“ u Nova pravna revija – časopis za domaće, njemačko i evropsko pravo, 1/2014, 75.

3.3. Je li njemački propis o naknadi štete kompatibilan s europskim pravom?

U jednom novijem predmetu²⁰ Sud EU je opet imao priliku razmatrati usklađenost odredaba nacionalnog prava s europskom pravnom stečevinom u pogledu naknade nematerijalne štete iz upotrebe motornog vozila. Radilo se o prethodnom pitanju postavljenom od strane nadležnog bugarskog suda, a kojem je prethodio postupak za naknadu štete dviju kćerki uslijed smrti njihove majke koja je nastradala u prometnoj nezgodi u Njemačkoj. Majka je bila na privremenom radu u Njemačkoj, a kćerke su imale prebivalište u Bugarskoj.

U izvansudskom postupku njemački osiguratelj je isplatio oštećenicama paušalne iznose od po 5.000,00 Eur na ime naknade štete. Nezadovoljne isplaćenim iznosima, oštećenice su podnijele tužbu protiv njemačkog osiguratelja sudu u Bugarskoj shodno odredbama Četvrte AO direktive. Njemački osiguratelj je istakao da je, prema mjerodavnom njemačkom pravu, naknada nematerijalne štete plativa samo ako se ta šteta kod oštećenih manifestira u vidu patoloških poremećaja. Postupajući sud je smatrao da njemačko pravo ograničava doseg pojma „štete na osobama“ u smislu Druge AO direktive, te je prekinuo postupak i od Suda EU zatražio da se izjasni je li tumačenje pojma „štete na osobama“ u nacionalnom njemačkom pravu, kojim se smatra da ozljeda postoji samo ako su bolovi i patnje djeteta zbog smrti roditelja prouzrokovale patološko oštećenje djetetovog zdravlja, protivno odredbama europskih direktiva.

Sud EU je, slično kao u ranije spomenutim predmetima *Haasova* i *Petilo*, još jednom potvrdio svoj raniji stav po kojem cilj direktiva nije harmonizacija građanskog prava država članica, što podrazumijeva da članice mogu i dalje slobodno uređivati sustav građanskopravne odgovornosti za naknadu štete iz prometne nezgode. Shodno navedenom, Sud smatra da su države slobodne samostalno propisivati vrste štete, obim prava na naknadu i krug osoba koje su ovlaštene potraživati tu naknadu. U ovom slučaju njemački zakon propisuje uvjet koji je potrebno ispuniti da bi se ostvarilo pravo na naknadu nematerijalne štete u slučaju smrti bliske osobe – a to je da oštećena osoba kao posredni oštećenik trpi patološki poremećaj vlastitog zdravlja uslijed smrti direktne žrtve. Sud EU zaključuje da ovakvo propisivanje navedenog uvjeta predstavlja objektivni kriterij i da nije protivan EU pravu.

Iz ovog i ranijih primjera može se primijetiti da je Sud EU dosljedan u svom stavu u pogledu tumačenja slobode država članica da u svojim propisima mogu regulirati pravila i kriterije za naknadu štete nastale upotrebom

²⁰ Presuda u predmetu C-577/21, LM and NO v HUK-COBURG-Allgemeine Versicherung AG, ECLI:EU:C:2022:992

motornog vozila različite od onih koji se primjenjuju na ostale izvanugovorne odnose naknade štete.

3.3.1. Pitanje mjerodavnog prava

U ovom predmetu se može postaviti još jedno pitanje, a to je utvrđivanje mjerodavnog prava za naknadu štete. Bugarski sud je primijenio opće kolizijsko pravilo Uredbe Rim II po kojem je mjerodavno njemačko pravo kao pravo mjesta nastanka štete (*lex loci damni*). Imajući u vidu da su tužiteljice i direktna žrtva, odnosno njihova majka, kao i počinitelj štete (njihov otac) bili bugarski državljani – članovi iste obitelji, da su roditelji imali privremeno uobičajeno boravište u Njemačkoj i da je realno postojala mogućnost njihovog povratka u Bugarsku, opravdano se može upitati je li bugarski sud trebao razmotriti primjenu prava najbliže veze kao izuzetak od općeg pravila Uredbe Rim II, što bi u ovom slučaju bilo bugarsko pravo i dosuditi naknadu nematerijalne štete u skladu s bugarskim propisima. U tom slučaju bi se izbjeglo preispitivanje njemačkog propisa pred Sudom EU, a za tužiteljice bi ishod bio znatno povoljniji jer bugarska sudska praksa dosuđuje izuzetno visoke iznose naknade nematerijalne štete za smrt bliske osobe.

4. Normativno reguliranje obaveznog osiguranja od autoodgovornosti u BiH

U Bosni i Hercegovini je obavezno osiguranje od autoodgovornosti normirano na entitetskoj razini. U Republici Srpskoj je Zakon o obaveznim osiguranjima u saobraćaju donesen 2015. godine,²¹ a u Federaciji BiH istoimenu Zakon donesen je pet godina kasnije.²² Donošenje ovih propisa predstavlja dio procesa harmonizacije domaćeg zakonodavstva s europskom pravnom stečevinom, na što se Bosna i Hercegovina obavezala 2008. godine potpisivanjem Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju s institucijama Europske unije.²³

Spomenuti entitetski zakoni na sveobuhvatan način reguliraju sva obavezna osiguranja u prometu, a njihovim donošenjem nastojala se postići objektivnost i transparentnost u rješavanju odštetnih zahtjeva, kao i smanjenje broja sudskih parničnih postupaka. Posebna novina koja je uvedena novim Zakonom u FBiH jeste propisivanje Okvirnih kriterija za utvrđivanje visine odštete u slučaju tjelesne povrede ili smrti.²⁴ Institut izvanugovorne

21 Zakon o obaveznim osiguranjima u saobraćaju RS, Službeni glasnik RS br. 82/15 i 78/20

22 Zakon o obaveznim osiguranjima u saobraćaju (prometu) FBiH, Službene novine FBiH br. 57/20 i 103/21

23 U glavi VII. SSP-a pod nazivom „Politike suradnje“ (čl. 89.) definirana je i suradnja u području djelatnosti osiguranja.

24 ĐOKIĆ, J., MARTINOVIĆ, D., MALETA, N., Novi normativni okvir naknade štete iz osnove obaveznoga osiguranja od automobilske odgovornosti u Federaciji Bosne i Hercegovine, Mostariensia, časopis za društvene i humanističke znanosti, Vol. 24. No. 2, 2020. (str. 131-151), str. 144.

obaveze naknade štete je reguliran općim legislativnim aktom – Zakonom o obligacionim odnosima²⁵ (u daljem tekstu: ZOO) koji propisuje slijedeće vrste nematerijalne štete uslijed tjelesne povrede ili smrti: fizička bol, duševna bol zbog smanjenja opće životne aktivnosti, pretrpljeni strah, duševna bol zbog naruženosti, duševna bol zbog smrti bliske osobe te duševna bol zbog naročito teškog invaliditeta bliske osobe.

Kod osiguranja od autoodgovornosti predmet osiguranja je izvanugovorna odgovornost osiguranika za štetu nastalu trećim osobama upotrebom motornog vozila. Osnov za provedbu ove vrste osiguranja je zakon i zakonodavac postavlja okvire odnosa između osiguravatelja, osiguranika i oštećenika – treće osobe. Ali, iako je ono obavezno, ovi odnosi između stranaka ne nastaju automatski po sili zakona, nego tek zaključenjem ugovora o osiguranju.²⁶

S obzirom na to da je ZOO opći propis koji sadrži i normativno uređenje ugovora o osiguranju, Zakon o obaveznim osiguranjima u prometu FBiH (u daljem tekstu: ZOOP FBiH) se hijerarhijski gledano može posmatrati kao specijalni propis (*lex specialis*) kojim se regulacija obaveznih osiguranja u prometu, zbog velikog javnog značaja i potrebe za detaljnijom regulacijom, izdvojila u poseban legislativni akt.

Okvirnim kriterijima iz ZOOP-a FBiH propisana su pravila za utvrđivanje naknade materijalne i nematerijalne štete uslijed smrti ili tjelesne povrede u prometu. Utvrđivanje novčanog ekvivalenta za nastale tjelesne ozljede, narušenje i oštećenje zdravlja i smrtno posljedice u prometu često je dovelo do arbitrarnosti postupanja sudova i posljedične pravne nesigurnosti. Upravo navedenim Okvirnim kriterijima su svi vidovi nematerijalne štete detaljno razrađeni, a njihovim inkorporiranjem u zakonski tekst nastojala se postići ravnopravnost i jednakost oštećenih osoba prilikom ostvarivanja prava na novčanu naknadu, uz uvažavanje načela individualizacije i posebnosti svakog slučaja.

Prije donošenja ZOOP-a FBiH za utvrđivanje visine naknade nematerijalne štete primjenjivali su se Orijentacijski kriteriji Vrhovnog suda FBiH.²⁷ Okvirni kriteriji iz ZOOP-a FBiH su u pogledu visine naknade za fizičke bolove i pretrpljeni strah zadržali metodologiju obračuna i novčane iznose iz Orijentacijskih kriterija VSFBiH, kao i kod naknade za duševne boli zbog smrti ili trajnog invaliditeta bliske osobe. Najveća promjena koju su donijeli Okvirni kriteriji iz ZOOP-a ogleda se kod naknade za duševne boli zbog umanjavanja opće životne aktivnosti i naruženosti. Specifičnost Okvirnih kriterija kod određivanja visine

25 Zakon o obligacionim odnosima, „Službeni list SFRJ“ br. 29/78, 39/85, 45/89 – odluka USJ i 57/89; „Službeni list RBiH“ br. 2/92, 13/93 i 13/94; „Službene novine FBiH“ br. 29/03 i 42/11; „Sl. glasnik RS“, br. 17/93, 3/96, 37/01 – dr. zakon, 39/03 i 74/04

26 P. Šulejić, Pravo osiguranja, 2005., 421.

27 Orijentacijske kriterije za utvrđivanje visine naknade nematerijalne štete donio je Vrhovni sud FBiH 2006. godine, a naknadno su neznatno izmijenjeni na sjednici Gradanskog panela VSFBiH 2016. godine. Sadržajno slične kriterije su donijele i najviše sudske instance u RS 2015. g. i Brčko Distriktu 2016. g.

odštete za ove dvije vrste štete sastoji se u tome što se, uz stupanj umanjnja životne aktivnosti odnosno naruženosti te trajanje naruženosti, u obzir uzima starosna dob oštećenog.²⁸

4.1. Ocjena ustavnosti kriterija za utvrđivanje naknade za duševne boli zbog umanjnja opće životne aktivnosti i naruženosti

Starosna dob kao kriterij za određivanje visine odštete bila je predmetom ispitivanja pred Ustavnim sudom Bosne i Hercegovine.²⁹

Zahtjevom za ocjenu ustavnosti postavilo se pitanje jesu li diskriminatorne odredbe kojima se propisuje različita visina naknade na osnovu starosne dobi oštećenog na dan nastanka štetnog događaja. U argumentaciji kojom navodi da se ovim odredbama uvela sustavna diskriminacija po osnovu starosne dobi, podnositeljica zahtjeva je osporavala reguliranje ove materije predmetnim zakonom uopće jer je institut nematerijalne štete propisan Zakonom o obligacionim odnosima. Uz to, u zahtjevu se navodi da odredbe koje propisuju različitu visinu naknade na temelju životne dobi favoriziraju osiguravajuća društva pri utvrđivanju visine odštete u odnosu na druge osobe odgovorne za štetu budući da se na potonje primjenjuju odredbe ZOO i Orijentacijski kriteriji VSFBiH koji ne poznaju navedene razlike.

Ustavni sud BiH je utvrdio da su sporne odredbe ZOO-a u skladu s Ustavom Bosne i Hercegovine i Europskom konvencijom za zaštitu ljudskih prava i temeljnih sloboda budući da je propisivanje različitog tretmana oštećenih osoba imao legitiman cilj te su upotrijebljena sredstva srazmjerna navedenom cilju. Nesporno je da je Zakonom uveden različit tretman jer osobe starosne dobi do 20 godina ostvaruju pravo na viši iznos naknade štete za isti postotak umanjnja opće životne aktivnosti u odnosu na ostale oštećenike. Međutim, Ustavni sud BiH je utvrdio da ovakav različit tretman oštećenih osoba ima svoj legitiman cilj. Kao argument za ovaj stav naveo je da se starosna dob oštećenika svakako u sudskoj praksi treba uzimati u obzir pri odmjeravanju visine pravične novčane naknade. Uz to, apostrofirao je osnovni cilj ovog normativnog rješenja, a to je „ujednačavanje sveprisutne razlike u novčanim naknadama ove vrste i sprječavanje arbitrarnosti sudova i izbjegavanje različitog postupanja i diskriminacije po bilo kojoj osnovi“³⁰ kao i pretpostavku da će mlađe osobe živjeti duže i u dužem vremenskom periodu trpjeti posljedice povrjeđivanja u prometnoj nezgodi.

Ustavni sud BiH je također utvrdio postojanje proporcionalnosti, odnosno pravične ravnoteže između javnog interesa i zaštite prava pojedinaca, kao i da spornim rješenjima nije nametnut prekomjeran teret za osobe starije od

28 Čl. 40. st. 3. i čl. 41. st. 2. ZOO-a FBiH

29 Ustavni sud BiH, Odluka o dopustivosti i meritumu br. 7/2022

30 Odluka U 7/22 o dopustivosti i meritumu, toč. 46.

20 godina koje su u nepovoljnijem položaju u odnosu na osobe starosti do 20 godina.

Vidimo da je i Ustavni sud BiH u ovom primjeru, slično kao i Sud EU u nekoliko izloženih predmeta, zauzeo stav da država putem svojih mehanizama ima pravo propisati kriterije za utvrđivanje visine naknade štete uslijed tjelesne povrede ili smrti iz osnova obaveznih osiguranja u prometu različite od kriterija koji su primjenjivi na naknadu štete od ostalih štetnika, a da se pritom ne narušava pravična ravnoteža između javnog interesa i zaštite prava pojedinca.

5. Zaključak

Iako su direktive na europskoj razini postavile temelje za ujednačavanje propisa o obaveznom osiguranju od autoodgovornosti, pravila o odgovornosti za naknadu štete, vrstama štete i krugu osoba ovlaštenih potraživati naknadu štete propisana su u građanskopravnim kodifikacijama te u specijalnim propisima o osiguranju od autoodgovornosti. Sud EU je u više navrata tumačio odnos usklađenosti odredaba nacionalnog prava s europskom pravnom stečevinom u navedenoj materiji, te se izjasnio da propisivanje posebnih mjerila za utvrđivanje visine naknade nematerijalne štete ne ograničava koristan učinak direktiva.

Odmjeravanje novčane naknade nematerijalne štete iz osnova osiguranja od autoodgovornosti predstavlja izazov i sudovima u Bosni i Hercegovini i vrlo često dovodi do različitog postupanja u sličnim činjeničnim okolnostima. Legislativnim normiranjem Okvirnih kriterija za utvrđivanje visine odštete u slučaju tjelesne povrede i smrti u Zakonu o obaveznim osiguranjima u prometu FBiH nastojalo se spriječiti proizvoljno i arbitrarno postupanje sudova i drugih subjekata u postupku naknade štete nastale upotrebom motornog vozila. Vidjeli smo da je i Ustavni sud BiH potvrdio da je to bio legitiman cilj kojeg je slijedio zakonodavac pri donošenju Okvirnih kriterija, te da pritom nije došlo do diskriminacije oštećenih osoba po osnovu starosne dobi. Propisivanjem objektivnih mjerila za naknadu štete putem specijalnog propisa postignut je viši stupanj objektivnosti novčanog vrednovanja naknade štete, kao i pravična ravnoteža između javnog interesa i zaštite prava pojedinaca.

Literatura

1. Lahe J., Kull I., Compensation of non pecuniary damage to persons close to the deceased or to aggrieved person, *International Comparative Jurisprudence*, 10,2016
2. Savić Š., „Novi orijentacijski kriteriji za utvrđivanje pravične novčane naknade neimovinske štete po stajalištu Vrhovnog suda Republike Hrvatske – neke

- dvojbe“, Zbornik radova Aktualnosti građanskog i trgovačkog zakonodavstva i pravne prakse, br. 18, Mostar 2021., str. 313-332 (314)
3. Preporuka br. 5. Pododbora za saobraćaj na cestama Ekonomske komisije Organizacije ujedinjenih naroda, u: M. Ćurković/ A. Lui, *Novi sustav zelene karte osiguranja*, Zagreb, 2003., 2-3 i 75.
 4. M. Džidić / M. Ćurković, *Pravo osiguranja*, Pravni fakultet Sveučilišta u Mostaru, Mostar 2017., 376.
 5. Dieter Pschiedl, Trendovi u isplati naknade nematerijalne štete u nekim evropskim zemljama, *Revija za pravo osiguranja*, 4/2006, 9-21 (9)
 6. 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
 7. Druga direktiva 84/5/EEZ od 30. 12. 1983. o približavanju zakonodavstava država članica u području osiguranja građanske odgovornosti nastale upotrebom motornih vozila, Sl. list EU L 8, 11. 1. 1984., str. 17
 8. V. Mantrov: „Is 142 Euro Equal to 350 000 Euro? The CJEU Interpretation of ‘Personal Injury’ and ‘Injured Party’ in EU Motor Insurance Law“, *European Journal of Risk and Regulation*, 3/2014, 400.
 9. C-22/12 *Katarina Haasova v Rastislav Petrik* i C-277/12 *Vitalijs Drozdovs v Baltikums AAS*, u oba predmeta ESP je donio odluke 24. oktobra 2013. Komentar presuda vidi u: J. Gazivoda, „Napomene u pogledu presuda u sporovima C-22/12 i C-277/12 Evropskog suda pravde“, *Evropska revija za pravo osiguranja* 3/2014, 53.
 10. Eirini Saari, Note on Judgments C-22/12, *Katarína Haasová v Rastislav Petrik* and C-277/12 *Blanka Holingová and Vitalijs Drozdovs v Baltikums AAS* of the Court of Justice of the European Union,
 11. C-371/12, Presuda Suda (drugo vijeće) od 23. siječnja 2014. – Enrico Petillo, Carlo Petillo protiv Unipol SAI
 12. L. Belanić, Redefiniranje obveze osiguratelja od automobilske odgovornosti s obzirom na upotrebu vozila u kontekstu prakse Suda EU, *Godišnjak Akademije pravnih znanosti Hrvatske*, vol. XII, 1/2021, 345-366 (346.)
 13. Z. Meškić, „Aktuelnosti iz evropskog prava“ u *Nova pravna revija – časopis za domaće, njemačko i evropsko pravo*, 1/2014, 75.
 14. Presuda u predmetu C-577/21, LM and NO v HUK-COBURG-Allgemeine Versicherung AG, ECLI:EU:C:2022:992
 15. Zakon o obaveznim osiguranjima u saobraćaju (prometu) FBiH, Službene novine FBiH br. 57/20 i 103/21
 16. Zakon o obaveznim osiguranjima u saobraćaju RS, Službeni glasnik RS br. 82/15 i 78/20
 17. J. Đokić, D. Martinović, N. Maleta, Novi normativni okvir naknade štete iz osnove obaveznoga osiguranja od automobilske odgovornosti u Federaciji Bosne

- i Hercegovine, Mostariensia, časopis za društvene i humanističke znanosti, Vol. 24. No. 2, 2020. (str. 131-151), str. 144.
18. Zakon o obligacionim odnosima, Službeni list SFRJ“ br. 29/78, 39/85, 45/89 – odluka USJ i 57/89; „Službeni list R BiH“ br. 2/92, 13/93 i 13/94; „Službene novine FBiH“ br. 29/03 i 42/11; „Sl. glasnik RS“, br. 17/93, 3/96, 37/01 – dr. zakon, 39/03 i 74/04
 19. P. Šulejić, Pravo osiguranja, Beograd, 2005., 421.
 20. Ustavni sud BiH, Odluka o dopustivosti i meritumu br. 7/2022