

ZAŠTITA ŽRTAVA CESTOVNOG PROMETA KROZ INSTITUCIJU GARANCIJSKOG FONDA

SAŽETAK

Zaštita trećih osoba u cestovnom prometu u cijeloj Europi provodi se kroz obvezno osiguranje od automobilske odgovornosti za štete uzrokovane trećim osobama. Sustavi takve zaštite, kroz zakonske odredbe i ugovor o osiguranju (uvjeti osiguranja), još uvijek počivaju na načelu osiguranja na temelju odgovornosti osiguranika/vozača za štetu, a to znači i na načelu odgovornosti njegovog osiguratelja. Međutim, postoji niz slučajeva kod kojih ne postoji osiguranik (nepoznata motorna vozila, neosigurana motorna vozila, ukradena motorna vozila, namjerno uzrokovane štete i sl.), ili je naknada štete oštećenoj osobi otežana zbog činjenice da se radi o štetniku koji mu je nedostupan ili teško dostupan (vozila inozemne registracije) ili zbog činjenice da je osiguratelj štetnika/osiguranika otišao u stečaj. Ne bi bilo pravično da žrtve prometa u takvim slučajevima ostanu bez prava na naknadu štete. To pravo im se osigurava kroz formiranje posebnih - garancijskih fondova.

U radu se obrađuju organizacijski oblici garancijskih fondova, financiranje garancijskih fondova, europsko pravo koje regulira garancijske fondove, struktura obveza garancijskih fondova, s posebnim osvrtom na ulogu garancijskog fonda u slučaju stečaja osiguratelja kod kojega je štetnik obvezno osiguran od odgovornosti.

Ključne riječi: *garancijski fond, neosigurani vlasnici motornih vozila, nepoznati počinitelji, stečaj osiguratelja, namjerno uzrokovane štete.*

SUMMARY

Protection of third parties in road transport in Europe is implemented through compulsory motor vehicle liability insurance for damages caused to third parties. Systems of such protection, the legal provisions and the contract of insurance (insurance terms and conditions), are still based on the principle of insurance based on the liability of the insured / driver for the damages, and that means on the principle of the liability of his/her insurer.

However, there are a number of cases in which there is no insured (unknown motor vehicle, uninsured motor vehicles, stolen motor vehicles, intentionally caused damage, etc.), or the compensation to the injured person is impeded by the fact that the injurer is unreachable or hardly reachable (vehicles with foreign registration)

or due to the fact the insurer of the injurer/ insured went bankrupt. It would not be fair if the traffic victims in such cases lost their rights to compensation for damages. This right is ensured through the establishment of special-guarantee funds.

This paper deals with the organizational forms of guarantee funds, guarantee funds financing, European law that regulates guarantee funds, structure of guarantee funds liabilities, with special emphasis on the role of guarantee fund in case of bankruptcy of the insurer where the injurer has compulsory liability insurance.

Key words: *guarantee fund, uninsured motor vehicle owners, unknown offenders, insurer's bankruptcy, intentional damage.*

Onoga trenutka kad je osiguranje od odgovornosti za štete uzrokovane uporabom cestovnih motornih vozila postalo obvezno, težište i cilj toga osiguranja premjestilo se sa zaštite vlasnika/korisnika opasnih sredstava za slučaj odgovornosti za štetu uzrokovanu uporabom motornog vozila na zaštitu žrtava tih sredstava. Povijest nam pokazuje da je obvezno osiguranje vlasnika/korisnika motornih vozila najbolji način zaštite potencijalnih žrtava u cestovnom prometu, jer se kroz ugovor o obveznom osiguranju rizik naknade štete prebacuje na osiguratelja, što oštećenome daje, temeljem prava na *actio directa* prema osiguratelju, izvanredno dobar položaj (pravo izravnog zahtjeva i tužbe prema osiguratelju, zabrana osiguratelju da ističe prigovore oštećenome koje bi inače mogao istaći ugovaratelju osiguranja – vlasniku/korisniku motornog vozila). Međutim, vrlo je rano uočeno da je klasični sustav obveznog osiguranja vezan uz građansko pravo i da navedena i željena zaštita trećih oštećenih osoba ovisi o a) postojanju valjanog ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti, i b) o postojanju odgovornosti vlasnika/korisnika/vozača motornog vozila za uzrokovanu štetu. To je imalo za posljedicu isključenje iz osigurateljne zaštite većeg broja oštećenih, onih oštećenih koje ošteti: vlasnik/vozač koji nije sklopio valjani ugovor o osiguranju od odgovornosti, ili pak vozač koji je upravljao neovlašteno motornim vozilom (najčešći slučaj: krađa motornog vozila), ili pak vozač motornog vozila koji je ostao neidentificiran (tzv. nepoznati počinitelji), ili pak vozač vozila koje je osigurano kod osiguratelja koji je zapao u financijske teškoće zbog čega je (bio) nesposoban izvršavati svoje obveze prema oštećenima, temeljem valjano sklopljenih ugovora o osiguranju, i konačno, oštećeni kojima je osiguratelj mogao uspješno prigovoriti isključenje rizika iz osiguranja, jer rizik nije pokriven ugovorom o osiguranju (primjerice, namjerno uzrokovane štete uporabom motornog vozila kao sredstva izvršenja štetnog akta). Da bi i takve oštećene zaštitilo, društvo je bilo prisiljeno ustanoviti posebne institucije, koje se najčešće nazivaju garantnim/garancijskim fondovima, čija se obveza naknade štete temelje na nešto drugačijim osnovicama od obveze osiguratelja kad postoji pravno uredno osigurateljno pokriće temeljem ugovora o osiguranju.

1. POVIJESNI RAZVOJ

11. Razdoblje dragovoljnih garancijskih fondova

Njemački osiguratelji su već 1955. na dragovoljnoj osnovi formirali garancijski fond za štete od nepoznatih vozača motornih vozila (*Fahrerfluchtfond*), koji je 1963. bio zamijenjen posebnim tijelom, u okviru HUK Verbanda, za pomoć žrtvama prometa (*Verkehrsoferhilfe*)¹. Prema par. 12. Njemačkog Zakona o obveznom osiguranju od automobilske odgovornosti (PflVG) garancijski fond nosi naziv Odštetni fond (ovi) (*Entschädigungsfonds fuer Schaeden aus Kraftfahrzeugunfaellen*), koji jamči za štete od nepoznatih i neosiguranih vozača, te vozača čiji je osiguratelj insolventan ili u stečaju (*Insolvenzverfahren*). Slično je bilo i u Francuskoj: tamo je garancijski fond osnovan 1951. g., u vrijeme kad još nije ni postojalo obvezno osiguranje od automobilske odgovornosti, a jamčio je za štete od neosiguranih i nepoznatih vozila, te za štete od vozača motornih vozila koji su bili insolventni², odnosno čiji osiguratelji nisu mogli izvršiti svoje obveze iz ugovora o osiguranju. Od 2003. taj fond se zove Garancijski fondovi za štete iz obveznih osiguranja (*Fonds de garantie des assurances obligatoires*)³. U Španjolskoj postoji nacionalni Garancijski fond od 1962., a jamči za štete od nepoznatih vozača, za štete od neosiguranih vozača, za štete koje uzrokuju vozači osigurani kod osiguratelja koji je u stečaju ili u stanju nesolventnosti, te za štete od ukradenih vozila⁴. U Belgiji Garancijski fond postoji od 1957., a sada mu je zadaća naknada šteta od nepoznatih vozača motornih vozila, od neosiguranih vozača, od vozača koji su osigurani kod društva koje je u stečaju, od vozača ukradenih vozila i naknada šteta u slučajevima nastanka štete zbog više sile, kad je isključena odgovornost vozača i njegovog osiguratelja.⁵

1.2. Strasburška/Europska Konvencija o obveznom osiguranju od automobilske odgovornosti

S obzirom na već dragovoljno osnovane fondove, **Strasburškoj** (Europskoj konvenciji o obveznom osiguranju od automobilske odgovornosti) **konvenciji**⁶ nije bilo teško među osnovna načela (čl. 9.) uvesti obvezu država potpisnica

¹ v. Feyock/Jacobsen/Lemor, Kraftfahrtversicherung, 2. izdanje C. H. Beck, Muenchen, 2002., str. 221.

² Defrance, Gerard, L' intervention du Fond de garantie automobile en cas de dommages materielles, L' Argus br. 6878

³ Izraz "Fonds" znači množinu, jer se može raditi i o pokriću šteta nastalih od vozila koja nisu motorna, od nepoznatih (neidentificiranih) stvari ili životinja ili životinja kojima se ne zna vlasnik, v. Landel/Namin, Manuel de l' assurance automobile, 3. izdanje, L' Argus, , str. 200.

⁴ Maria Jose Fernandez Martin, Sustav i tržište osiguranja motornih vozila u Španjolskoj s opće europske perspektive, zbornik" 14. savjetovanja o obradi i likvidaciji međunarodnih automobilskih šteta", HUO, Opatija, 2006., str. 122.

⁵ Lekeux, Lies, Fond commun de garantie automobile, Le monde de l' assurance, br. 1-15 rujna 2006., str. 24.

⁶ Konvenciju su 20. travnja 1959. U Strasburgu potpisale zemlje članice Europskog vijeća, tekst Konvencije u prijevodu Nikole Nikolića v. u Osiguranje i privreda, Zagreb, br. 5/71., a njen detaljniji prikaz u Čurković, Marijan, Obvezna osiguranja u prometu, Inženjerski biro, Zagreb, 2007., str. 13-16.

da formiraju posebna tijela, posebne fondova, koja će se brinuti oko naknade štete u slučajevima šteta koje uzrokuju trećim osobama neosigurani vozači i nepoznati vozači. Za ta tijela ustalio se naziv **garancijski fond za zaštitu žrtava cestovnog prometa**. Prema toj Konvenciji, prava oštećenih i uvjete njihova ostvarenja potpisnice mogu urediti po svom nahodjenju. Za štete koje u takvim slučajevima pretrpe strani državljani države članice mogu uvesti načelo reciprociteta. Konvencija traži od država potpisnica da uvedu i zaštitu žrtava koje oštete neovlašteni vozači, i to u okviru spomenutih fondova ili kao sastavni dio zaštite temeljem ugovorenoga obveznog osiguranja od odgovornosti vlasnika/korisnika motornog vozila, uz pravo na regres prema neovlaštenom vozaču. Strasburška konvencija nije nikad stupila na snagu, jer je bio vrlo mali broj ratifikacija, ali je – zbog dobrih, modernih rješenja koja je predvidjela – imala vrlo snažan utjecaj na kasnije uređenje zaštite žrtava cestovnog prometa.

1.3. Europsko pravo zaštite žrtava nepoznatih i neosiguranih motornih vozila

Druga europska direktiva o obveznom osiguranju od automobilske odgovornosti (Direktiva br. 84/5 / CEE od 29. prosinca 1983.) u cijelosti slijedi odredbe Strasburške konvencije. Direktiva traži od država da osnuju ili ovlaste postojeće tijelo sa zadaćom naknade štete tim kategorijama oštećenika, u okviru minimalnih svota osiguranja određenih propisima o obveznom osiguranju od automobilske odgovornosti. Oštećeni u takvim slučajevima moraju imati pravo na *actio directa* prema tome tijelu. Što se tiče opsega zaštite, Direktiva ovlašćuje države članice da kod šteta od nepoznatih isključe iz pokrića štete na stvarima, uvažavajući opasnosti od prijevara. Kod šteta od neosiguranih vozača ovlašćuje države da na štetu oštećenoga uvedu samopridržaj – franšizu, ne veću od ondašnjih 500 ECU-a. Države su također ovlaštene da propišu **supsidijarnost obveze garancijskog fonda**, tražeći da se oštećeni namire (ili pokušaju namiriti) od osobe koja je imala obvezu naknade štete po nekom ugovoru (npr. kasko osiguratelj motornog vozila) ili od štetnika. **Treća europska direktiva** o obveznom osiguranju od automobilske odgovornosti, međutim, ukida supsidijarnost obveze garantnog fonda i zabranjuje prisiljavanje oštećenih da dokažu da nisu mogli naplatiti štetu od nekoga drugoga. Ipak, zadržava pravo država da izvan zaštite garancijskog fonda ostave vozača i osobe koje su se nalazile u vozilu kojim je upravljao neovlašteni vozač. Na kraju, ovim problemom bavila se i **Peta EU direktiva**. Ona je uvela obvezu država članica da i u slučaju šteta na stvarima uzrokovanih od nepoznatih motornih vozila uvedu obvezu garancijskog fonda, ali uz uvjet da je u toj nezgodi bilo teško ozlijeđenih za koje je bilo potrebno bolničko liječenje i da je nekome već isplaćena naknada za ozljede ili smrt. Smatralo se da u tom slučaju ne postoji rizik

od namještanja i prevare. Države su ovlaštene za pokriće šteta na stvarima uvesti franšizu na teret oštećenoga, ali ne veću od 500 eura.⁷ Ova Direktiva zabranjuje franšizu za štete od neosiguranih motornih vozila.

U kodificiranoj **Direktivi br. 2009/103/ EZ od 16.9.2009.**⁸ ponovljene su odredbe Druge direktive: u t. 14. Preambule kaže se da je potrebno predvidjeti tijelo koje će jamčiti da žrtva neće ostati bez naknade štete, samo zato što je nezgodu prouzročilo neosigurano ili nepoznato vozilo; u tom cilju važno je predvidjeti pravo oštećenoga na *actio directa* prema garancijskom fondu; ovlaštene su države, a “*radi opasnosti prijevare*” isključiti ili ograničiti pravo na naknadu šteta na stvarima koje uzrokuju nepoznata vozila, ali ne i kad je mogućnost prijevare isključena (garancijski fond je već isplatio odštetu za smrt ili ozljedu iz te nezgode, ozljeda je zahtijevala bolničko liječenje), ali se može uvesti i u tom slučaju samopridržaj (t.16.) na štetu oštećenoga do iznosa od 500 eura (čl. 10. Direktive). U čl. 10. Direktive oživotvorena su načela iz Preambule: oštećeni ima pravo na *actio directa* prema garancijskom fondu; štete na stvarima kod nepoznatih motornih vozila isključene su ili ograničene, osim kad više nema opasnosti prijevare; u čl. 11. određuje se da su države obvezne za slučaj spora garancijskog fonda i osiguratelja o tome na kome je obveza isplate naknade, odrediti tko je privremeno u obvezi platiti naknadu, uz uspostavu prava na regres prema (kasnije) utvrđenom odgovornom osiguratelju ili garancijskom fondu.

1.4. Rješenja u jugoslavenskom pravu

Zaštita žrtava neosiguranih i nepoznatih vozila uvedena je u Jugoslaviji već prvim Zakonom o obveznim osiguranjima u prometu 1965. (čl. 29.st.1. zakona). Obveznik naknade: osiguravajući zavod čije je sjedište najbliže mjestu nastale štete. Zakon o osnovama sustava osiguranja imovine i lica iz 1976., čl. 55., zadržava tu zaštitu. Odgovara za štetu: zajednica osiguranja čije je sjedište na teritoriju republike, odnosno autonomne pokrajine u kojoj je šteta nastala; Zakon o osnovama imovine i lica iz 1990.⁹, čl. 99. I 100., zadržava pravo oštećenih na naknadu štete od neosiguranih i nepoznatih počinitelja, ali kod nepoznatih uvodi ograničenje: isključene su iz pokriva štete na stvarima, zbog dotad utvrđenih učestalih prijevara s te osnove¹⁰.

⁷ Tako francuski Zakon o osiguranju za štete od nepoznatih vozila predviđa franšizu od 300 eura , v. čl. R 421-19

⁸ V. sl. list EU br. L 236/11, od 16.09.2009. Skraćeno, tu direktivu se zove i Šesta direktiva.

⁹ V. Službeni list SFRJ br. 17/90 .

¹⁰ V. Mrvić/Petrović /Filipović, Obvezno osiguranje od automobilske odgovornosti i naknada štete, Beograd, 2000., str. 91.

2. ORGANIZACIJSKA STRUKTURA GARANTNOG FONDA

EU pravo obveznog osiguranja u prometu ne propisuje organizacionu strukturu zaštite žrtava nepoznatih, neosiguranih i sličnih vozila. Ono ga naziva jednostavno “**Tijelo zaduženo za naknadu**”¹¹. Hrvatski Zakon o obveznim osiguranjima u prometu¹² u cijelosti slijedi pravnu tečevinu EU glede zaštite žrtava prometa. U tom cilju garancijskom fondu posvećuje glavu VII. **Garancijski fond nije pravna osoba**.¹³ To je imovina namijenjena za obveze Garancijskog fonda (čl. 44. St.1. ZOOP-a), koju je Hrvatski ured za osiguranje (HUO) dužan voditi odvojeno od ostale imovine (čl. 46. ZOOP). **Garancijskim fondom upravlja Hrvatski ured za osiguranje**¹⁴, koji je ujedno i jedini pasivno legitimiran za plaćanje obveza iz Garancijskog fonda. Tako je ZOOP institucionalizirao rješavanje odštetnih zahtjeva preko određene pravne osobe, koja nije osiguratelj i time napustio dotadašnju prasku propisa o obveznom osiguranju iz bivšeg jugoslavenskog Zakona o osiguranju iz 1990., odnosno hrvatskog Zakona o osiguranju iz 1994.g., koji su štete od nepoznatih i neosiguranih dali u rješavanje osiguravajućim društvima, a nakon sumiranja godišnjih isplata vršio se interni obračun i raspodjela obveza, što u praksi i nije najbolje funkcioniralo.

Kod najnovijih izmjena ZOOP-a vodila se prilično žestoka diskusija oko toga treba li ostati kod dotadašnjih (koja su i sadašnja) rješenja ZOOP-a o garancijskom fondu kao imovini namijenjenoj isplati obveza garancijskog fonda ili garancijski fond treba dobiti status pravne osobe. Polazeći od činjenice da EU pravo ne propisuje oblik tijela zaduženog za naknade šteta žrtvama neosiguranih, nepoznatih i sl. vozila, te da je u 30 država zaštita oštećenih organizirana u okviru jedne institucije koja objedinjuje poslove zelene karte (odštetno tijelo, informacijski centar, ovlaštenu predstavnik, korespondenti...) i garancijskog fonda, konačno je zakonodavac ostao kod dotadašnjeg rješenja o garancijskom fondu kao o imovini namijenjenoj za točno određene obveze (čl. 44. ZOOP-a) prema oštećenima.

Slovenski **Zakon o obveznih zavarovanjih v prometu**¹⁵ spomenutu zaštitu organizira kroz Škodni sklad, koji je samo fond pri Združenju, a ne samostalna pravna osoba¹⁶.

¹¹ V. čl. 10.st.1. Direktive br. 2009/103.

¹² V. Narodne novine br. 151/05, 36/09, 75/09, 76/15, 152/14.dalje: **ZOOP**

¹³ Slično je rješenje i u talijanskom Zakonu o osiguranju iz 2005.g., koji rukovođenje Garancijskim fondom (Fondo di garanzia per le vittime della strada) povjerava pravnoj osobi CONSAP, v. čl. 283.st.1. Suprotno, poznata su rješenja po kojima je garancijski fond posebna pravna osoba .

¹⁴ Zakon o osiguranju u čl. 353.st.1. , među poslove koje obavlja Hrvatski ured za osiguranje, ubraja i “poslove vođenja Garancijskog fonda “

¹⁵ V. Uradni list br. 39/07, s kasnijim izmjenama i dopunama . Dalje: **ZOZP**

¹⁶ V.čl. 34.st.st.1. Zakona .

Slično rješenje ima i talijanski Zakon o osiguranju iz 2005.g., koji rukovođenje autonomnim Garancijskim fondom (Fondo di garanzia per le vittime della strada) povjerava pravnoj osobi (CONSAP) ¹⁷.

Suprotno, **garancijski fond kao posebnu pravnu osobu** predviđa pravni sustav Srbije. Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju¹⁸, koji u čl. 73. izričito propisuje da garantni fond ima svojstvo pravne osobe. Utjecaj države na rad Garantnog fonda vidljiv je iz odredbi Zakona o tome da na statut fonda suglasnost daje Vlada; da početna sredstva osigurava nadležni ministar iz budžeta; na zarade, naknade i druga primanja zaposlenih u Garantnom fondu primjenjuju se propisi o javnim službama¹⁹, itd..

Po Zakonu o osiguranju od odgovornosti za motorna vozila i ostale odredbe o obaveznom osiguranju od odgovornosti Federacije BiH iz 2004. g., funkciju garancijskog fonda obavlja **Zaštitni fond**, a to je *“pravna osoba, koja je osnovana s ciljem da pokriva štete koje pretrpe žrtve saobraćajnih nezgoda, koje ne mogu biti naknađene sustavom obaveznog osiguranja od autoodgovornosti”*.

Garancijski fond kao posebnu pravnu osobu predviđa i makedonsko pravo.

3. ISKLJUČENJA PRAVA NEKIH OSOBA NA NAKNADU ŠTETE OD GARANCIJSKOG FONDA

ZOOP je u jednom dijelu zadržao **načelo supsidijarnosti obveza Garancijskog fonda**, jer je u st. 5. čl. 44. odredio da *“zavodi za zdravstveno, mirovinsko i invalidsko osiguranje, te društva za osiguranje sa subrogacijskim potraživanjima, kao i druge fizičke i pravne osobe koje su na bilo koji način neposredno oštećenoj osobi nadoknadile štetu ili dio štete nanesene uporabom motornog neosiguranog ili nepoznatog prijevoznog sredstva, nemaju pravo na naknadu isplaćenih iznosa od Garancijskog fonda”*²⁰. Iznimka (st. 6.) je jedino zahtjevi osiguratelja koji su oštećenome isplatili odštetu temeljem obveznih osiguranja u prometu, a za koju je odgovoran vozač nepoznatog ili neosiguranog motornog vozila, imaju pravo regresa isplaćenih iznosa od Garancijskog fonda. U praksi, to je najčešći slučaj plaćanja oštećenima naknade po načelu objektivne odgovornosti, npr. suputniku u vozilu po polici toga vozila, iako je za štetu odgovoran vozač nepoznatog ili neosiguranog vozila. No, u st. 7. i 8. istoga članka ZOOP ²¹izričito a) zabranjuje uvjetovanje prava oštećenoga na naknadu od garancijskog fonda dokazivanjem da odgovorna osoba odbija platiti odštetu, odnosno, da nije sposobna platiti štetu, i b) međusobno sporenje između potencijalno odgovornih (HUO-a i društva za osiguranje), ne može utjecati na brzinu realizacije

¹⁷ V.čl. 285.st.1. Zakona

¹⁸ Službeni glasnik RS, br. 51/2009 i 78/2011.

¹⁹ V.čl.80.st.5. Zakona.

²⁰ identična odredba u čl. 40. slovenskog Zakona o obveznim osiguranjima u prometu ; a slično u čl. 16. st. 5. BiH federalnog Zakona (isključeni regresni odštetni zahtjevi socijalnog i privatnih osiguratelja).

²¹ identična odredba i u čl. 37. st. 3. i 4. slovenskog Zakona o obveznim osiguranjima u prometu.

prava oštećenog prema Garancijskom fondu ili drugom odgovornom tijelu - osiguratelju. Odštetu će isplatiti ono tijelo kojemu prvome oštećeni podnese odštetni zahtjev, a nakon toga, će se u regresnom postupku utvrđivati tko je doista dužan platiti odštetu.

Isključenje zahtjeva nekih subjekata, prvenstveno socijalnih osiguranja (zdravstveno, invalidsko, mirovinsko, rentno) i osiguratelja koji su štetu isplatili s naslova nekog drugog osiguranja (kasko osiguranje, požarno osiguranje i sl.) utemeljeno je na EU pravu i opće je prihvaćeno u nacionalnim zakonodavstvima²².

4. FINANCIRANJE GARANCIJSKOG FONDA

Garancijski fond financiraju uglavnom osiguratelji koji obavljaju poslove obveznih osiguranja u prometu, i to u pravilu razmjerno bruto premiji ostvarenoj u određenoj vrsti obveznog osiguranja u prethodnoj godini²³. Hrvatski ZOOP učešće osiguratelja veže i uz **broj rizika** ostvarenih u tekućoj godini, a što je učinjeno kako bi i novi osiguratelji koji počinju obavljati poslove obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti doprinosili financiranju Garancijskog fonda. Način i rokove obračuna doprinosa propisuje nadzorno tijelo, koje o tome donosi poseban pravilnik. Nedisciplinirano društvo se sankcionira čak i oduzimanjem dozvole za rad. Visina doprinosa društva garancijskom fondu uvjetovana je visinom obveza garancijskog fonda, što znači da ona nije unaprijed određena, već ovisi o stanju obveza. Kriterij učešća u premiji služi za raspodjelu ukupnih obveza garancijskog fonda na osiguratelje koji se bave dotičnom vrstom obveznih osiguranja. Ovakav način financiranja garancijskog fonda doista, pokazalo se, znači sigurnost u izvršavanju obveza garancijskog fonda. Za razliku od srpskog Zakona, koji predviđa obvezu države (budžet) da osigura početna sredstva za osnivanje i početak rada garantnog fonda²⁴, te slovenskog Zakona koji predviđa obvezu ministra financija da odredi početna sredstva za rad garantnog fonda, koja moraju osigurati osiguratelji²⁵, prema hrvatskom ZOOP-u Garancijski fond nema početnih sredstava. Ipak, radi sigurnosti ostvarivanja prihoda i izvršavanja obveza postoji tendencija da se ustroji **imovina Garancijskog fonda**, kojom bi rukovodio HUU, što znači da će osiguratelji unaprijed morati uplatiti doprinos u Garancijski fond. Suprotno tomu, po slovenskom Zakonu o obveznim osiguranjima u prometu, čl. 35., garancijski fond ima početna sredstva, čiju visinu određuje ministar financija, a nakon toga osiguratelji dopunjuju sredstva prema potrebi i to razmjerno učešću u pojedinoj vrsti obveznog osiguranja iz Zakona. Postoje i drugačiji

²² V.čl.40. slovenskog ZOZP-a, čl. 77. srpskog Zakona o obaveznim osiguranjima u saobraćaju.

²³ V.čl. 45.st.1., hrvatskog ZOOP-a, čl.35. slovenskog Zakona, čl.75. srpskog Zakona, čl.285.st.3. talijanskog Zakona, itd.

²⁴ V. čl. 73. Zakona.

²⁵ V.čl. 35. Zakona

načini. Primjerice, talijanski Zakon o osiguranju iz 2005.g., u čl. 285. određuje da su osiguratelji dužni uplaćivati Garancijskom fondu godišnji doprinos u obliku postotka od svake naplaćene premije obveznog osiguranja. Stopa ovisi o stanju obveza, ali je maksimirana na najviše 4 posto od premije osiguranja, a konkretnu stopu određuje nadležno ministarstvo. Po španjolskom Zakonu osiguratelji uplaćuju u Garancijski fond 3 posto od premije²⁶. Pored doprinosa iz premije u nekim zakonodavstvima poznato je financiranje Garancijskog fonda i iz drugih izvora. Na pr. dio od naplaćenih novčanih kazni za prekršaje u prometu, dio novčanih kazni koje nadzorna tijela izriču osigurateljima koji se bave obveznim osiguranjima u prometu za kršenje slobode tržišnog takmičenja ili pak za nepoštivanje rokova u kojima moraju dati obrazloženu adekvatnu ponudu ili utemeljeni odgovor na odštetni zahtjev (Italija, Francuska). Po makedonskom Zakonu o obveznim osiguranjima u prometu razina sredstava Garancijskog fonda mora se stalno održavati na 3 milijuna eura²⁷.

5. TEMELJNA FUNKCIJA GARANCIJSKOG FONDA

Temeljna (klasična) funkcija garancijskog fonda ostala je zaštita oštećenih od nepoznatih (neidentificiranih) vozača motornih vozila, neosiguranih vozača i vozača motornih vozila osiguranih kod osiguratelja koji je u nemogućnosti izvršavati svoje obveze zbog čega su nastali razlozi za prestanak društva odnosno stečaj društva.²⁸ Te funkcije garantnog fonda propisuju svi pravni sustavi europskih zemalja, uz minimalne sadržajne razlike zaštite, posebno kad je u pitanju stečaj osiguratelja. U ostalim (novijim) funkcijama koje se daju garantnom fondu bilježimo razlike između pojedinih pravnih sustava (naknada šteta uzrokovanih vozilom kojim upravlja neovlašteni vozač /krađa vozila, naknada šteta koje vozač uzrokuje namjerno / naknada šteta u okviru međunarodnih sporazuma, prvenstveno u sustavu zelene karte i sl.)

5.1. Štete od nepoznatog vozača motornog vozila.

Oštećena fizička osoba ima pravo na naknadu štete zbog ozljede, oštećenja zdravlja ili smrti (čl. 30. st. 2. hrvatskog ZOO, čl. 92. st. 2. srpskog Zakona, čl. 39. st. 1. slovenskog Zakona, čl. 283. st. 1. t. a talijanskog Zakona itd.) do visine osigurane svote koju propisuje zakon o obveznim osiguranjima od automobilske odgovornosti kao minimalni iznos na koji se vozilo mora osigurati.²⁹ Oštećenome se, suglasno preporuci iz čl. 10. st. 3. Kodificirane EU direktive priznaje i pravo oštećenoga na naknadu štete na stvarima, ako je u istoj nesreći već nekome isplaćena naknada štete zbog smrti ili teških tjelesnih

²⁶ Fernandez Martin , o.c., str. 22.

²⁷ PopTaleska , o.c., str. 46.

²⁸ To se izričito navodi u čl. 74. srpskog Zakona

²⁹ Prema čl. 26. st. 8. Hrvatskog Zakona to je: za štete zbog smrti, tjelesne ozljede ili oštećenja zdravlja 42, 750.000, 00 kn, a za štete zbog uništenja ili oštećenja stvari 8, 550.000, 00 kuna.

ozljeda koje su iziskivale bolničko liječenje³⁰. Obveza garantnog fonda jeste do visine osigurane svote koju propisi o obveznom osiguranju propisuju kao minimalnu svotu na dan štetnog događaja. Države su uglavnom iskoristile pravo koje im daje Šesta EU Direktiva u čl. 10.st. 3. al. 2. da uvedu odbitnu franšizu na štetu oštećenoga, ali ne veću od protuvrijednosti 500 eura.

5.2. Štete od neosiguranih motornih vozila

U slučaju štete od neosiguranog vozila oštećeni ima pravo na naknadu štete bez ograničenja, dakle, i štete na stvarima i štete zbog ozljede, narušavanja zdravlja ili smrti, ali, naravno, u okviru minimalne osigurane svote propisane za vrstu vozila kojoj pripada neosigurano vozilo kojim je uzrokovana šteta.

5.3. Štete od štetnika osiguranih kod društva koje je došlo u likvidaciju ili stečaj

Ova vrsta obveze garantnog fonda nije jedinstveno riješena, jer nema jedinstvene odredbe EU prava obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti za slučaj insolventnosti ili stečaja osiguratelja. Nacionalna zakonodavstva predviđaju, u cilju zaštite trećih osoba, pokriće i takvih šteta koja uzrokuju vozači uredno osigurani kod osiguratelja koji je postao nesolventan ili je došao u stečaj. Oštećeni od vozača motornog vozila koji je osiguran kod društva za osiguranje koje je došlo u situaciju da ne može izvršavati svoje obveze zbog razloga koji dovode do insolventnosti, prestanka društva ili stečaja osiguratelja, ima pravo na naknadu i štete na stvarima i štete na osobama. Pri tome postoje sadržajne razlike u zaštiti oštećenih trećih osoba, ali i samih štetnika koji su uredno sklopili ugovor kod osiguratelja koji je imao valjanu državnu licencu za obavljanje poslova obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti, a koji je postao insolventan ili je došao u likvidaciju ili u stečaj. Te razlike se odnose na definiranje trenutka kad oštećeni stječe pravo naknade od garantnog fonda, odnosno da li je uvjet naknade prethodni pokušaj naplate štete od osiguratelja ili prijava odštetnog zahtjeva u stečajnu masu i čekanje na nemogućnost (potpune) naknade štete od te mase. Tako hrvatski ZOOP u čl. 44. st. 1. t.8. govori o štetama "koje oštećene osobe nisu mogle naplatiti zbog nastanka razloga za prestanak društva za osiguranje odnosno stečaja" i pritom upućuje na odredbu čl. 31. Međutim, u čl. 31. ZOOP ne govori o tome koji su to razlozi koji dovode do prestanka društva za osiguranje odnosno stečaja. Čl. 31. kaže: "U slučaju nastanka razloga za prestanak društva za osiguranje odnosno stečaja na osnovi pravomoćnog rješenja nadležnog trgovačkog suda, oštećena osoba može podnijeti odštetni zahtjev Hrvatskom uredu za osiguranje". Razloge koji dovode do

³⁰ V. čl. 30. St.3. hrvatskog ZOOP-a, čl. 39.st.2. slovenskog Zakona (koji određuje kao uvjet bolničko liječenje od minimalno pet dana), čl.92.st.2. srpskog Zakona. Definiranje pojmova "teške tjelesne ozljede" i "bolničko liječenje odnosno njegovo trajanje" Direktiva prepušta odredbama nacionalnog prava.

prestanak trgovačkog društva općenito, pa i društva za osiguranje, moramo potražiti u Zakonu o trgovačkim društvima (ZTD)³¹ i u odredbama Zakona o osiguranju.³² A ti razlozi prema ZTD su:

- istek vremena određenog u statutu
- odluka glavne skupštine
- pravomoćna odluka registarskog suda kojom se određuje brisanje društva po službenoj dužnosti
- pripajanje drugom društvu ili spajanje s drugim društvom
- pravomoćna odluka o otvaranju i istodobnom zaključenju stečajnog postupka
- ukidanje društva zbog nepostojanje imovine društva.

Očigledno je da svi ti razlozi neće biti povodom da oštećeni ne može naplatiti štetu od osiguratelja. Od nastanka razloga za prestanak društva do njegovog brisanja iz sudskog registra provodi se postupak ili likvidacije, ili stečaja, ili univerzalne sukcesije³³. Zakon o osiguranju (ZOS) razlikuje **redovnu likvidaciju** dioničkog društva za osiguranje³⁴ (uzajamno društvo za osiguranje nas u ovom slučaju ne zanima) i **prisilnu likvidaciju** društva za osiguranje³⁵. Razlozi za jednu i drugu su potpuno drugačiji. Redovna likvidacija je likvidacija društva za osiguranje nakon što glavna skupština donese odluku o prestanku društva prema odredbi čl. 378. ZTD, odnosno prema odredbi čl.263. ZOS-a. Prisilna likvidacija društva za osiguranje provodi se na temelju odluke nadzornog tijela, a razlozi za prisilnu likvidaciju navedeni su u ZOS-u i mogu biti **suštinski** (ako tijekom trajanja posebne uprave društvo za osiguranje ne dosegne prag solventnosti određenu ZOS-om, ako skupština društva odbaci financijsko izvješće i ako prva prodaja dionica na temelju odluke skupštine ne uspije) ili **administrativni** (oduzimanje društvu za osiguranje dozvole za rad, ako mu je prestalo vrijediti odobrenje za obavljanje poslova za osiguranja, ako članu uprave bude oduzeta dozvola za obavljanje dužnosti, odnosno ako je razriješen dužnosti, a nadzorno tijelo ne imenuje novog člana u roku od tri mjeseca, te zbog toga društvo za osiguranje nema najmanje dva člana uprave). I ovdje je jasno da svi nabrojani razlozi neće dovesti do toga da oštećeni neće moći ostvariti naknadu štete od toga osiguratelja. **Prema odredbi čl. 31. st. 1. ZOOUP bitna je pravomoćna odluka nadležnog trgovačkog suda o nastanku razloga za prestanak društva za osiguranje.** No, prema čl. 263 ZOS-a. st.1. t.1., odluku o početku postupka prisilne likvidacije, donosi nadzorno tijelo, a ono bi trebalo donijeti i odluku o postojanju razloga za prestanak društva.

³¹ v. čl. 367. ZTD

³² Zakon o osiguranju, v. Narodne novine br. 30/2015. od 17.03.2015.

³³ v. Marković, Nevenka, Osnivanje i prestanak društva za osiguranje, Zbornik "Novi propisi iz osiguranja", Inženjerski biro, Zagreb, 2006., str. 9.

³⁴ V. čl. 263.st.1. ZOS-a.

³⁵ V. čl. 273.st.1. ZOS-a

Ostaje dakle sporno kad oštećeni stječe pravo podnijeti odštetni zahtjev garancijskom fondu odnosno Hrvatskom uredu za osiguranje. Očigledno su propisi ZOOP-a u suprotnosti s propisima ZOS-a. Odgovor na pitanje morao bi biti: oštećeni će odštetni zahtjev moći podnijeti Hrvatskom uredu za osiguranje u trenutku kad nadzorno tijelo (HANFA, kao jedina nadležna) donese rješenje o pokretanju postupka likvidacije osiguravajućeg društva.

Kad je pak **stečaj osiguratelja** u pitanju, stečajni postupak nad osigurateljem može rješenjem otvoriti samo nadležni sud³⁶. Isplatom odštetnog zahtjeva oštećenome Hrvatski ured za osiguranje stječe pravo regresa prema društvu nad kojim se provodi postupak likvidacije odnosno koje je u stečaju (čl. 31. st. 3. ZOOP).

U komparativnom pravu nalazimo uglavnom samo odredbe o obvezi garancijskog fonda u slučaju pokretanja stečajnog postupka nad osigurateljem. Tako slovenski Zakon u čl. 34. st. 2. navodi *“Odškodnina se iz sredstav škodnega sklada izplača tudi v primeru, ko je bil uveden stečajni postopek nad zavoravalnico, ki je dolžna plačati odškodnino.”* Dakle, uvjet za naplatu štete od garancijskog fonda jeste pokretanje stečajnog postupka. Oštećeni ne bi trebao čekati okončanje stečajnog postupka³⁷. Međutim, u čl. 34. st. 2. slovenskog ZOZP nalazimo odredbu po kojoj *“V tem primeru (pokretanje stečajnog postupka, op.M.Č.) se iz sredstev škodnega sklada izplača le tisti del odškodnine, ki ni bil izplačan iz stečajne mase zavarovalnice”*. Iz toga valja zaključiti da će oštećeni biti prisiljen čekati okončanje stečajnog postupka. Pravedniji je i jasniji srpski Zakon, koji u čl. 93. pravo oštećenoga veže uz trenutak pokretanja stečaja (a ostavlja garancijskom fondu pravo na regres prema stečajnoj masi osiguratelja u stečaju).

5.3.1. Pravo oštećenih prema garancijskom fondu ograničeno ili neograničeno?

Sigurnost oštećenih da će ostvariti naknadu štete u slučaju potraživanja od garancijskog fonda s naslova odgovornosti osiguratelja koji je u prinudnoj likvidaciji ili stečaju može biti ugrožena ograničenjem obveze garancijskog fonda prema oštećenima. Takvo rješenje je, doduše, rijetkost. No, hrvatski Zakon o obveznim osiguranjima, po ugledu na njemačko pravo, novelom iz 2013.g., uvodi ograničenje obveze garancijskog fonda prema oštećenima maksimirajući ukupna sredstva Fonda za štete u slučaju nastanka razloga za prestanak društva za osiguranje ili u slučaju stečaja **u jednoj kalendarskoj godini na 0, 5 posto** od ukupno zaračunate bruto premije obveznih osiguranja u prometu u prethodnoj kalendarskoj godini³⁸. Odredba Zakona o ograničenju odnosi se ne na odštetne zahtjeve, već na sredstva za isplatu šteta zbog nastanka razloga za prestanak društva za osiguranje, odnosno stečaja. To pak znači da

³⁶ V. čl. 284. st. 1. ZOS-a

³⁷ V. čl. 283. st. 1. t. c. talijanskog Zakona o osiguranju iz 2005.g., par. 12. st. 1. t. 4. njemačkog PflVG -

³⁸ V. čl. 45. st. 11. ZOOP-a

za taj rizik garancijski fond ima namjenski samo 0, 5 posto bruto zaračunate premije³⁹. To isto tako znači da su prava oštećenih na naknadu štete dovedena u pitanje i da bi u slučaju stečaja malo većeg osiguratelja Garancijski fond godinama isplaćivao odštetne zahtjeve trećih oštećenih osoba, što dovodi u pitanje smisao i svrhu takvog ograničenja.

5.3.2. Regres garancijskog fonda prema štetniku/osiguraniku društva u likvidaciji ili stečaju

Kad je stečaj osiguratelja u pitanju, vrlo je važan odgovor ima li garancijski fond pravo regresa i prema štetniku, koji je bio osiguran kod društva nad kojim se provodi postupak likvidacije ili stečaja. Uglavnom nema. Međutim, hrvatski ZOOB, čl. 44. st. 12. uspostavlja to pravo Garancijskog fonda: Naime, stavak 12. glasi: *“Ako je iz Garancijskog fonda isplaćena naknada štete prema st.1. točki 8. (stečaj osiguratelja, op. autora) i točki 9. ovoga članka, zbog nastanka razloga za prestanak društva za osiguranje, odnosno stečaja, Hrvatski ured za osiguranje ima pravo regresa prema svakom od osiguranika ili ugovaratelja osiguranja najviše do iznosa od 20.000, 00 kuna iz istog štetnog događaja.”* Ovakvo stajalište zakonodavca malo čudi, jer dovodi u pitanje i drugu funkciju obveznih osiguranja, a to je zaštita vozača-štetnika. Namjera je možda bila upozoriti vozače da biraju osiguratelja kod kojega će sklopiti ugovor o osiguranju od automobilske odgovornosti. No, poznato je da većina vozača nema saznanja o bonitetu osiguratelja i da je glavni razlog odabira određenog osiguratelja upravo premija/cijena osiguranja. Njemački PfVG u par. 12. st. 6., koji također u slučaju insolventnosti (što obuhvaća stanje u kojem osiguratelj ne može plaćati svoje obveze, dakle stečaj) dopušta regres Garancijskog fonda prema odgovornom štetniku, ograničava regres na iznos od 5.000 DM.⁴⁰ Suprotno od navedenih primjera, prema talijanskom Zakonu o osiguranju iz 2005.g., čl. 288., osiguranici koji su osigurani kod osiguratelja koji je stavljen u stečaj imaju pravo svoja prava prema osiguratelju ostvariti od Garancijskog fonda!

6. ČLANSTVO U EU – NOVE OBVEZE GARANCIJSKOG FONDA

S obzirom na razvoj osiguranja u međunarodnim relacijama, pristup RH sustavu zelene karte ili registarske tablice motornih vozila, očekivanog stupanja na snagu odredbi utemeljenih na Četvrtoj i Petoj EU direktivi, Garancijski fond preuzima i neke obveze izvan područja RH. Tako Garancijski fond jamči: 1) za štete nastale izvan teritorija RH u nekoj od država članica EU, odnosno trećoj državi članici sustava zelene karte od osiguranih i neosiguranih motornih vozila, koja uobičajeno stacioniraju u RH, a za koja HUO jamči sukladno međunarodnim sporazumima (Kretski sporazum, MGA sporazum). 2) Isto tako, Garancijski fond isplaćuje štete nastale izvan teritorija RH od strane

³⁹ Što bi, prema bruto zaračunatoj premiji u 2014.g. iznosilo oko 15 milijuna kuna (dva milijuna eura) !

⁴⁰ v. Feyock, ..., o.c. str. 256.

vozila koja su imala policu graničnog osiguranja RH, te 3) za štete nastale izvan RH, na teritoriju država članica EU odnosno trećoj državi članici sustava zelene karte, kad ured za naknadu zemlje u kojoj se nezgoda dogodila ili ovlašteni predstavnik osiguratelja nisu u roku riješili odštetni zahtjev oštećenoj osobi koja ima prebivalište u Republici Hrvatskoj (čl. 57. ZOOP) .

7. NAMJERNO UZROKOVANE ŠTETE – OBVEZA GARANCIJSKOG FONDA ILI OSIGURATELJA KOD KOJEGA JE VOZILO OSIGURANO?

Namjerno uzrokovane štete od strane ugovaratelja osiguranja, osiguranika i korisnika osiguranja općenito su isključene iz osigurateljnog pokrića, jer ne ispunjavaju uvjete koje mora imati svaki događaj da bi mogao biti osigurani rizik: pravno dopušten, budući, neizvjestan i nezavisan o isključivoj volji ugovaratelja osiguranja ili osiguranika. Međutim, potreba zaštite trećih osoba, posebno u obveznim osiguranjima od odgovornosti, nametnula je potrebu odstupanja od ovoga načela. Važnost iznimke dolazi posebno do izražaja kod obveznog osiguranja od odgovornosti za štete uzrokovane motornim vozilom. I to zbog toga što se u zadnje vrijeme broj takvih slučajeva umnožava, zabilježena su i ubojstva kod kojih se vozilo koristi kao sredstvo počinjenja delikta, što nanosi pojedinom osiguratelju značajne gubitke. Pokriće namjerno uzrokovanih šteta motornim vozilom odstupa od općeg pravila o isključenju takvih šteta iz osiguranja. Svrha osiguranja od automobilske odgovornosti jeste zaštititi potencijalne žrtve prometa od šteta koje im mogu biti nanesene u cestovnom prometu, dok se motorno vozilo rabi kao prometno sredstvo. U slučaju namjerno uzrokovanih šteta motornim vozilom motorno vozilo se ne rabi u svrhu kojoj je namijenjeno, nego kao sredstvo, alat, predmet kojim se drugome nanosi šteta. Upravo stoga su sve učestaliji zahtjevi osiguratelja da se pokriće namjerno uzrokovanih šteta motornim vozilima trećim osobama isključi iz osigurateljnog pokrića, a da se pravo tako oštećenih trećih osoba na naknadu štete zaštiti nekim drugim pravilima.

7.1. Razlozi isključenja iz osiguranja namjerno uzrokovanih šteta

Rizik namjerno uzrokovanih šteta spada u tzv. **subjektivne rizike** (događaj ovisi isključivo o volji neke osobe). Povijesno, dugo vremena osiguranje je isključivalo iz pokrića subjektivne rizike. Osiguratelj je bio u obvezi samo ako je osigurani slučaj nastao neskrivljeno, izvan volje ugovaratelja/osiguranika/korisnika osiguranja (tzv. **objektivni rizici**)⁴¹. Tek se u 19. st. osigurateljno pokriće širi i na subjektivne rizike, rizike skrivljene od strane ugovaratelja/osiguranika/

⁴¹ Ostatke toga shvaćanja možemo i danas naći u nazivima nekih uvjeta osiguranja ili vrsta osiguranja: poznat je naziv **elementar** za osiguranje od prirodnih nepogoda (atmosferske i tektonske), v. Marović-Žarković, Leksikon osiguranja, DDOR Novi Sad, 2002., str. 366., ili naziv uvjeta osiguranja: osiguranje od požara i nekih drugih prirodnih događaja .

korisnika osiguranja, uključivši tu i štete nastale grubom nepažnjom⁴², čime je napušteno prvobitno načelo *culpa gravis dolo equiparatur*.⁴³ Rizik je mogućnost da se štetni događaj dogodi, pa bi priznavanje pokrića za namjerno uzrokovane štete značilo da se mogućnost štetnog događaja seli iz sfere objektivne vjerovatnoće u sferu nekontrolirane mogućnosti ovisne isključivo o subjektivnom ponašanju ugovaratelja osiguranja, osiguranika i korisnika⁴⁴. Namjerno uzrokovanje štete suprotno je pojmu rizika, načelu aleatornosti posla osiguranja, načelu zabrane zlorabe prava, načelu dobre vjere, načelu odštetnog značaja imovinskih osiguranja, preventivnoj zadaći osiguranika⁴⁵, načelu solidarnosti između članova zajednice izloženih istom riziku. Upravo stoga zakonodavci su beziznimno ostali kod isključenja namjerno uzrokovanih šteta, jer je to u skladu s pravnom prirodom ugovora o osiguranju. Namjerno uzrokovanje šteta tako je ostao (jedini) apsolutno isključeni rizik. To pravilo je kogentno i od njega se ne može odstupiti. Klauzula o pokriću namjerno uzrokovane štete ništavna je. Isključenje namjerno uzrokovanih šteta kroz zabranu njihovog pokrića način je kako se može ograničiti obveza osiguratelja⁴⁶. Izrazom *isključeni rizici* uobičajeno se označavaju rizici koje *nije moguće osigurati na pravno valjan način*⁴⁷.

7.2. Isključenje namjerno uzrokovanih šteta u komparativnom osigurateljnopravnom pravu

Čl. L-113-1 francuskog Zakonika o osiguranju (CA) isključuje iz pokrića namjerno uzrokovane štete; ako bi se i ugovorilo njihovo pokriće smatra se da nije ugovoreno pokriće, da ugovor ne postoji, da rizik ne postoji, jer nema aleatornosti događaja..., osiguratelj uvijek može istaći prigovor *de non assurance*⁴⁸. Čl. 1900. st.1. talijanskog Građanskog zakonika također isključuje

⁴² V. Looschelders, Dirk, Schuldhaftige Herbeiführung des Versicherungsfalls nach der VVG Reform, Versicherungsrecht, 1/2008., str. 1.

⁴³ Još uvijek postoje zakoni koji isključuju iz pokrića i namjeru (dolus) i krajnju - grubu nemarnost/nepažnju, s tim da kod grube nemarnosti dopuštaju strankama drugačiji dogovor, v. čl. 1900. talijanskog Građanskog zakonika. Specifična je odredba par. 81. st.2. novog njemačkog Zakona o ugovoru o osiguranju iz 2008. koji isključuje iz pokrića namjerno uzrokovane štete zadržavajući načelo glede obveze osiguratelja *Alles oder nichts*, a za grubu nemarnost uvodi pravo osiguratelja na umanjenje obveze razmjerno stupnju krivnje (*Leistungskürzung, Quotellung*).

⁴⁴ Steidl, Enrico, Il contratto di assicurazione, Giuffrè, Milano, 1990., str. 48.

⁴⁵ Usp. Franck, Gunar, Richtlinienkonforme Auslegung der Vorschriften über vorsätzliche Herbeiführung des Versicherungsfalls in der Kfz.-Pflichtversicherung, Versicherungsrecht, br.20/2014., str. 14.

⁴⁶ V. Šulejić, Predrag, Pravo osiguranja, Dosije, Beograd, 2005., str. 95

⁴⁷ Pavić, Drago, Ugovorno pravo osiguranja, Tectus, Zagreb, 2009., str. 461.

⁴⁸ Pošto se radi o izuzeću kategorije *de non assurance*, osiguratelj može staviti prigovor i trećoj oštećenoj osobi, za razliku od izuzeća kategorije *de non garantie*, kod koje ugovor postoji, ali je zbog nekog razloga postao neoperativan, v. Landel, Namin, Manuel de l'assurance automobile, L'Argus, 3. izdanje, str. 156.

iz obveze osiguratelja namjerno uzrokovane štete (*atti dolosi*)⁴⁹. Njemački Zakon o ugovoru o osiguranju 2008. (VVG 2008.) u par. 81st.1.: “*Osiguratelj nije u obvezi ako je osiguranik namjerno (vorsätzlich) uzrokovao nastup osiguranog slučaja*”⁵⁰. Slično i austrijski Zakon o ugovoru o osiguranju u čl.61., švicarski u čl. 14. itd.

7.3. Isključenje odgovornosti osiguratelja u slučaju namjere i prijevare u hrvatskom pravu

Zakon o obveznim odnosima sustavno i dosljedno isključuje iz osiguranja štete koje ugovaratelj osiguranja, osiguranik ili korisnik uzrokuju namjerno i prijevarno. U čl. 944. ZOO kaže se: “*Ako ugovaratelj osiguranja, osiguranik ili korisnik izazovu osiguranu slučaj namjerno ili prijevarom, osiguratelj nije obvezan ni na kakva davanja, a suprotna odredba nema pravnog učinka* “. ZOO izjednačava namjeru i prijevaru. **Prijevara** je postupak kojim ugovaratelj osiguranja, osiguranik ili korisnik svjesno dovodi u zabludu osiguratelja kako bi protupravno dobio osigurninu (na pr. lažno prikazivanje da je nastao osiguranu slučaj, lažnim izjavama, lažnim svjedočanstvima, falsificiranom dokumentacijom i sl.)⁵¹. Prijevaru se, dakle, može uvrstiti u širi pojam namjere. Isključenje iz osiguranja namjerno uzrokovanih šteta je **opće pravilo**, koje se nalazi među odredbama ZOO o ugovoru o osiguranju koje su opće, zajedničke za osiguranje imovine (uključivši i osiguranje od odgovornosti) i za osiguranje osoba, dakle za sve vrste osiguranja. Kao opće pravilo, ima kogentni značaj i stranke ne mogu ugovoriti nešto drugo.

7.4. Namjerno uzrokovane štete u osiguranju od odgovornosti

7.4.1. U obveznim osiguranjima od odgovornosti općenito

Argumenti koje smo naveli protiv pokrića namjerno uzrokovanih šteta vrijede i u obveznim osiguranjima od odgovornosti, ako neki propis ne određuje drugačije. Istina je da se u osiguranju od odgovornosti koje je obvezno javljaju posebni razlozi za specifičnu zaštitu trećih osoba. Kod obveznih osiguranja od odgovornosti u prvom redu je interes treće osobe, a tek onda interes osiguratelja. Oštećeni kod ove vrste osiguranja ima ne samo pravo na izravan zahtjev prema osiguratelju štetnika (*actio directa*) već ima samostalni pravni položaj, koji je ustvari zakonom reguliran odnos naknade štete iz osiguranja, a ne odnos iz ugovora o osiguranju⁵² No, ipak, ako nema

⁴⁹ Zakon isključuje i štete uzrokovane grubom nepažnjom (colpa grave) ugovaratelja, osiguranika ili korisnika, ali dozvoljava strankama da drugačije ugovore.

⁵⁰ Slično je bilo i po Zakonu o ugovoru o osiguranju iz 1900., v. čl. 61, s tim da je Zakon isključivao i štete uzrokovane grubom nemarnošću (grobe Fahrlässigkeit), ako nije bilo drugačije dogovoreno.

⁵¹ V. Gorenc i dr., Komentar Zakona o obveznim odnosima, RRiF, Zagreb, 2005., str. 1428.

⁵² Pavić, o.c., stzr. 333.

izričite odredbe o pokriću namjerno uzrokovanih šteta, osiguratelj nije u obvezi prema trećoj oštećenoj osobi. Polazi se od načela *ubi voluit (zakonodavac) dixit-ubi noluit tacuit*. S obzirom na svrhu propisivanja obveznosti neke vrste osiguranja od odgovornosti, uključivanje u pokriće šteta uzrokovanih namjerno u toj vrsti osiguranja ne protuslovi apsolutnoj zabrani pokrića namjerno uzrokovanih šteta. Ovdje u odnosu "*interes osiguratelja – interes treće oštećene osobe*" valja dati prednost interesu treće osobe. Apsolutna zabrana osigurateljnog pokrića namjerno uzrokovanih šteta sačuvana je u ovakvim slučajevima u redovitom uspostavljanju prava osiguratelja na regres isplaćene štete od svoga osiguranika/štetnika.

U praksi pak nalazimo razna rješenja i u uvjetima osiguranja. Tako u uvjetima za (obvezno) osiguranje od odgovornosti odvjetnika Croatia osiguranja od 1.1.1995.g.⁵³ **namjerno uzrokovane štete su isključene iz osiguranja**. Jednako i u uvjetima istoga osiguratelja za osiguranje od odgovornosti iz obavljanja djelatnosti zastupanja u osiguranju⁵⁴, uvjetima za osiguranje od odgovornosti posrednika u osiguranju ili reosiguranju⁵⁵. Isto je i u standardnim uvjetima za (obvezno) osiguranje od odgovornosti javnih komisionara HUU-a od 27.5.2008.⁵⁶, Standardnim uvjetima za osiguranje od odgovornosti u arhitektonskim i inženjerskim poslovima i djelatnostima u prostornom uređenju HUU-a od 3.12.2009., Standardnim uvjetima HUU-a za osiguranje od profesionalne odgovornosti u obavljanju stručnih geodetskih poslova od 25.3.2010.⁵⁷, Standardnim uvjetima za osiguranje od odgovornosti stalnih sudskih vještaka od 26.2.2009.⁵⁸, Ali u uvjetima za osiguranje od odgovornosti javnih bilježnika Croatia osiguranja od 1.1.1995. **rizik namjerno uzrokovanih šteta je pokriven osiguranjem** (uz pravo osiguratelja na regres isplaćene štete od svoga osiguranika)⁵⁹. Isto i u uvjetima za osiguranje od odgovornosti iz obavljanja zaštitarske i detektivske djelatnosti od 28.2.2004.⁶⁰ Standardni uvjeti za osiguranje stečajnih upravitelja HUU-a od 1.3.1998.⁶¹ pokrivaju prema trećoj oštećenoj osobi i namjerno uzrokovane štete od strane stečajnog upravitelja.

⁵³ V.čl. 24.st.7.

⁵⁴ V.čl.7.st.7. Uvjeta od 1. 1. 2000.

⁵⁵ Uvjeta od 1.12.1999., čl.10.st. 1.

⁵⁶ V.čl.6. Uvjeta.

⁵⁷ V.čl.7.st.1. t.1.

⁵⁸ V.čl.6.st.13.

⁵⁹ V.čl.27. Uvjeta

⁶⁰ V. čl. 22. Uvjeta

⁶¹ Arg. iz čl. 23. Uvjeta

7.4.2. U obveznom osiguranju odgovornosti za štete uzrokovane motornim vozilom

Upravo u obveznom osiguranju od odgovornosti za štete uzrokovane motornim vozilima, koje je postalo gotovo univerzalna metoda kojom društvo štiti stradale u prometnim nesrećama na cestama⁶², jasno se vidi rivalitet između onih koji bi htjeli uključiti u osigurateljno pokriće namjerno uzrokovane štete od strane vozača/štetnika/osiguranika trećoj osobi i onih koji i kod ove vrste osiguranja ostaju kod stajališta da namjerno uzrokovane štete ne mogu biti pokrivena osiguranjem. To posebno vrijedi za zemlje čije zakonodavstvo iz obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti (Njemačka, Austrija Francuska) ne dozvoljava pokriće namjerno uzrokovanih šteta u toj vrsti osiguranja.

Pristalice mišljenja da su namjerno uzrokovane štete isključene iz osiguranja i u obveznom osiguranju od automobilske odgovornosti polaze od stajališta da osigurateljeva obveza prema trećoj oštećenoj osobi može biti samo u okviru obveze osiguratelja prema osiguraniku iz ugovora o osiguranju. Zaštita trećih oštećenih osoba od namjerno uzrokovanih šteta ne smije biti osigurateljev teret; takve oštećenike društvo može štiti na drugi, alternativni način, osiguravši im pravo na naknadu štete od posebnih tijela, kao što su garancijski fondovi i sl. Po njima, pokriće namjerno uzrokovanih šteta suprotno je temeljnom načelu osigurateljnog posla.⁶³

Drugi, koji su za uključenje u osigurateljno pokriće i namjerno uzrokovanih šteta zastupaju stajalište da je obveznim osiguranjem od automobilske odgovornosti pokrivena i namjerno uzrokovana šteta trećoj oštećenoj osobi, uz pravo regresa osiguratelja prema svom osiguraniku/štetniku. Njihovi argumenti su: 1) obvezno osiguranje za štete uzrokovane motornim vozilom uvedeno je prvenstveno u cilju zaštite trećih osoba od šteta u prometu; ozlijeđena i oštećena osoba u prometu od strane delinkventa/vozača koji je bio odlučan nanijeti joj štetu, ima puno pravo biti obeštećena, čak i prije nego u slučaju šteta nastalih slučajno, nepažnjom vozača, jer se radi o posljedicama prometnog delikta kod kojega je izražen *animus nocendi*; bez toga prava pada u vodu cijela konstrukcija sustava zaštite oštećenih u prometu⁶⁴; 2) da li će se pravo oštećenih od namjerno uzrokovanih šteta riješiti preko osiguratelja štetnika ili preko alternativnih fondova, za osigurateljnu zajednicu je potpuno neutralno rješenje, jer je poznato da se oba načina zaštite financiraju iz premija obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti⁶⁵; 3) Europsko pravo ne dozvoljava državama članicama slobodu u određivanju slučajeva

⁶² Obvezno osiguranje od automobilske odgovornosti imaju sve europske zemlje.

⁶³ Franck, o.c., str. 14.

⁶⁴ Durante, Aldo, L'assicurazione obbligatoria della RC da veicoli a motore, Giuffrè ed., Milano, 1970.

⁶⁵ Franck, o.c., str. 15.

koji će biti isključeni iz osiguranja. Naime, već je Strasburška (Europska) konvencija o obveznom osiguranju automobilske odgovornosti uspostavila sustav zaštite žrtava cestovnog prometa kroz uspostavu autonomnog prava treće oštećene osobe na naknadu štete (*actio directa*, ograničenje prava osiguratelju na prigovore trećoj osobi temeljem ugovora o osiguranju, čl. 9.st.1. Prvog priloga Konvencije). Konvencija prihvaća sustav obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti oslonjen na dva kruga: unutarnji – odnos “osiguratelj-osiguraničnik” i vanjski – odnos “osiguratelj-treća oštećena osoba”, koji imaju vlastitu autonomiju ;4) EU direktive o obveznom osiguranju od automobilske odgovornosti Europske unije⁶⁶ striktno navode slučajeve za koje su države članice slobodne predvidjeti isključenja iz osiguranja: u t.15. preambule Šeste direktive kaže se: “U interesu je žrtava da djelovanje odredjenih klauzula isključenja bude ograničeno na odnos između osiguratelja i osobe odgovorne za nesreću. Međutim, u sl. ukradenih vozila i vozila nasilno stečenih kojima je počinjena šteta, države članice mogu odrediti da naknadu štete plaća gore navedeno tijelo” (garantni fond, op.M.Ć.). Ova odredba je pretočena u normu čl. 13. st. 1. Šeste Direktive, koja članicama dozvoljava isključiti iz osigurateljnog pokrića samo šteta uzrokovanih od vozača ukradenih i nasilno stečenih vozila, ali uz uvjet da im je osigurano pravo na naknadu štete od nekog drugog tijela⁶⁷. **Europski sud** je već prije, temeljem čl. 3.st.1. Prve direktive koji je identičan članku 13. Šeste direktive, zauzeo stalno stajalište da članice nisu ovlaštene uvesti druga isključenja iz osiguranja mimo onih koje *izričito* dopušta direktiva i to iz dva razloga: a) žrtva prometa mora imati pravo na naknadu štete u okviru obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti, i b) u EU mora postojati jedna jedinstvena razina zaštite žrtava prometa⁶⁸; 5) Eventualno pravo oštećenih na naknadu štete prema alternativnim tijelima kao što su razni garancijski fondovi, ne može se izjednačiti s pravom na naknadu štete od osiguratelja, jer je odgovornost takvih fondova u pravilu supsidijarne prirode⁶⁹ i položaj treće oštećene osobe nije nipošto isti.

⁶⁶ Kao što je poznato doneseno je pet direktiva i šesta-kodificirana Direktiva 2009/103/Europskog parlamenta i Vijeća o osiguranju građanske odgovornosti za štete iz uporabe motornih vozila i o provedbi obveze osiguranja te odgovornosti od 16.09.2009., koja predstavlja pročišćeni tekst važećih odredbi prethodnih pet direktiva .

⁶⁷ Franck.o.c., str.16.

⁶⁸ v. odluke Suda od 30.6.2005. C-537/03 (Candolin), od 19.4.2007. C-356/05 (Farel), a stajalište je zadržao i u odluci od 1.12. 2011- C 442/10 (Cherchill)

⁶⁹ Primjerice odredba par.12.st.1. al.1. br. 3 njemačkog Zakona o obveznom osiguranju od automobilske odgovornosti (Kfz-Pfl.V.)

U ovom trenutku ostaje konstatirati da su namjerno uzrokovane štete u obveznom osiguranju od automobilske odgovornosti još uvijek *de lege lata* isključene u osigurateljnom pravu Njemačke, Austrije, Francuske⁷⁰. U talijanskom pravu, unatoč tomu što Gradjanski zakonik, kako smo vidjeli, ima odredbu o isključenju iz pokrića namjerno uzrokovanih šteta kod osiguranja od odgovornosti, i što nema posebne odredbe u Zakonu o privatnim osiguranjima⁷¹ (kojim se regulira materija obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti) ili u nekom drugom propisu o situaciji kod obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti, mišljenja teoretičara, ali i sudske prakse su različita⁷², s argumentima “za” i “protiv” koje smo već prethodno naveli. No, može se reći da ipak prevladava praksa priznavanja prava trećoj oštećenoj osobi na naknadu štete i u slučaju namjernog uzrokovanja štete vozilom, a što je posljedica jedne presude Vrhovnog/Kasacijskog suda (*Cassazione, sezione civile*)⁷³.

Države nastale raspadom Jugoslavije zadržale su rješenje zadnjeg jugoslavenskog Zakona o osnovama sustava osiguranja imovine i osoba. Tako u **srpskom Zakonu** o obaveznim osiguranjima u saobraćaju⁷⁴, u čl. 29., t.5. nalazimo odredbu o pokriću namjerno uzrokovanih šteta trećoj osobi, uz uspostavu prava regresa osiguratelja i to u neograničenom iznosu. U **slovenskom Zakonu** o obveznih zavarovanjih v prometu⁷⁵, u čl. 7. st. 1. nalazimo opću odredbu po kojoj “*Osiguratelj oštećenoj osobi ili putniku u javnom prometu ne može staviti prigovore koji ima temeljem ugovora o osiguranju prema svom osiguraniku, da se nije ponašao u skladu sa zakonom, ugovorom, uvjetima osiguranja ili Uredbom*”

⁷⁰ Zanimljiva je francuska sudska praksa glede kriterija koji se primjenjuju na utvrđivanje radi li se o namjernom uzrokovanju štete ili ne: **jeste namjerno uzrokovanje štete** – udaranje vozilom vozila ispred sebe u zadnji dio, zato što je to vozilo imalo prethodno nezgodu; usmjeravanje vozila na auto stopera s ciljem da ga se preplaši i udaranje u istoga; zaustavljanje vozila u servisu i odmrzavanje čepa goriva lampom za zavarivanje zbog čega izbija požar; upad vozilom u skladište, izazivanje kratkog spoja i požara zbog čega dolazi do oštećenja namještaja; vozilo koje je drugim vozilom namjerno udareno višekratno otraga i odbačeno na pješaka kojega ozlijedi; **nije namjerno uzrokovanje štete** - vozač koji odluči učiniti kraj svojim danima namjerno udara u kamion-cisternu i izazove onečišćenje okoliša; vozač samoubojica zaustavi svoje vozilo na tračnicama vlaka (prema sudu vozač nije imao namjeru uzrokovati štetu željeznici!)v. Landel.o.c., str. 163.

⁷¹ Zakon br.209/22005. Codice delle assicurazioni private

⁷² “U obveznom osiguranju od automobilske odgovornosti osiguratelj je u obvezi trećoj osobi naknaditi štetu uzrokovanu namjerno od strane osiguranika/vozača, uz pravo na regres prema svom osiguraniku ...”, Tribunale Milano, 9.2.1981, v. Lloyd Adriatico, La responsabilita civile automobilistica, str. 25.;” U slučaju namjerno uzrokovane štete nema nikakve obveze osiguratelja prema trećoj oštećenoj osobi...”, Tribunale di Grosseto, 15.10.1985.

⁷³ Sezione civile, presuda br. 3038., od 17.5.1982., v. Lloyd. ..., o.c., str. 26. U drugoj presudi istoga suda (br.1266. iz 1997) sud stoji na istom stajalištu: u obveznom osiguranju od automobilske odgovornosti prema trećoj oštećenoj osobi pokrivena su i namjerno uzrokovane štete (dolo), jer prema odredbi čl. 2054. Gradjanskog zakonika štetnik odgovara oštećenome i za namjerno uzrokovane štete, pa pokriće takvih šteta nije strano obveznom osiguranju od automobilske odgovornosti. Takvo stajalište zauzima i Sezione penale istoga suda u presui br.44165/2009 uz obrazloženje da se čl. 122. Zakona o privatnim osiguranjima poziva na odredbu čl. 2054. Gradjanskog zakonika, koji predviđa odgovornost i za namjeru (*dolo*).

⁷⁴ Službeni list Republike Srbije br. 78/2011., 101/2011, 93/2012, 7/2013

⁷⁵ Uradni list Republike Slovenije, br. 70/94, s izmjenama i dopunama: 67/02, 13/05, 30/06, 52/07

785/2004/EU". U st. 3. istoga članka namjerno uzrokovanje štete predstavlja temelj gubitka prava iz osiguranja, a u st.6. uspostavlja pravo osiguratelja na neograničeni regres isplaćene odštete, troškova i kamata.

Prvi hrvatski Zakon o osiguranju od 27.siječnja 1994.⁷⁶, u čl. 88. st.1. izričito je propisivao: "*Osiguranjem od automobilske odgovornosti, u skladu s odredbama ovoga Zakona, obuhvaćene su i namjerno prouzročene štete ...*", a u st. 3. istoga članka uspostavio je pravo osiguratelja na neograničeni regres prema osiguraniku/štetniku. Zakon o obveznim osiguranjima u prometu iz 2005.g.⁷⁷ ništa izričito ne propisuje o pokriću namjerno uzrokovanih šteta. No, u čl. 24. regulira institut gubitka prava iz osiguranja, te u st.1. nabraja slučajeve gubitka prava, među koje je pod. t. 5. uvrstio i slučaj kad vozač/osiguranik trećoj osobi štetu prouzroči namjerno. *Argumeno a contrario* zaključujemo da su namjerno uzrokovane štete trećim osobama motornim vozilom pokrivene osiguranjem od automobilske odgovornosti.No, Zakon uspostavlja pravo osiguratelja na regres prema svom osiguraniku i to isplaćenog iznosa trećoj osobi, kamata i troškova, sve bez ograničenja visine, koju inače predviđa za ostale slučajeve gubitka prava iz osiguranja (vožnja pod utjecajem alkohola, tehnička neispravnost vozila i dr.). U st.2. istoga članka Zakon i izričito propisuje da "*Gubitak prava iz osiguranja na temelju stavka 1.t.1.do 7. ovoga članka nema utjecaja na pravo oštećene osobe na naknadu štete, te oštećena osoba može podnijeti zahtjev odgovornom osiguratelju*". Očito je da je prema Zakonu o obveznim osiguranjima u prometu namjerno uzrokovanje štete, iako svrstano u krug slučajeva gubitka prava iz osiguranja, specifičan slučaj gubitka prava, sa svim karakteristikama isključenja iz osiguranja u "internom odnosu" *osiguratelj-osiguranik*. Ni u sudskoj praksi, s obzirom na vrlo jasnu odredbu Zakona o obveznim osiguranjima u prometu, nije bilo dvojbi oko pokrića namjerno uzrokovanih šteta⁷⁸.

8. ZAKLJUČAK

Obvezno osiguranje od odgovornosti za štete uzrokovane uporabom motornih vozila pokazalo se u praksi kroz dugogodišnju primjenu kao najbolji oblik/način zaštite interesa trećih oštećenih osoba. Međutim, ta zaštita počiva na pravu oštećenih osoba na izravan odštetni zahtjev/actio directa prema osiguratelju uredno osiguranog štetnika. Tamo gdje izostane ova "urednost" treća oštećena osoba nema nikakvog prava prema osiguratelju. Stoga su države diljem Europe od šezdesetih godina prošlog stoljeća, nastojeći zaštititi oštećene osobe i kad nema uredno sklopljenog ugovora o osiguranju na strani štetnika,

⁷⁶ Narodne novine br. 9/94; Zakon je slijedio vrlo napredna rješenja zadnjeg jugoslavenskog Zakona o osnovama sustava osiguranja imovine i osoba iz 1990., v. Službeni list SFRJ br. 17/90 i 82/90, koji je bio na snazi i u Hrvatskoj do stupanja na snagu Zakona o osiguranju iz 1994.g, a temeljem Zakona o preuzimanju saveznih zakona iz oblasti financija koji se u Republici Hrvatskoj primjenjuju kao republički zakoni .

⁷⁷ V. Narodne novine br. 151/05, s kasnijim izmjenama i dopunama: Narodne novine 36/09, 75/09, 76/13, 152/14

⁷⁸ V. Rev. VSRH br.1479/94 od 14.9.2009., www.osiguranje.hr-sudska-praksa.

ustpostavile sustav zaštite trećih oštećenih osoba preko institucija koje se nazivaju garancijski/garantni fond. Taj fond podliježe manje-više istim pravilima obrade i isplate odštetnih zahtjeva (rokovi, prigovori, regres, zastara...) kao i sami osiguratelji. Klasične funkcije fondova jeste zaštita oštećenih u slučaju neosiguranih vozila, nepoznatih vozača-štetnika, oštećenih koje ošteti vozač vozilom koje je bilo uredno osigurano kod osiguratelja koji je dospio u fazu likvidacije ili stečaja. Za štete od neosiguranih i nepoznatih vozača odredbe nacionalnih prava gotovo su identične, jer su slijedili odredbe EU prava. Ostaju ponekad bitne razlike kad je u pitanju zaštita oštećenih u slučaju likvidacije ili stečaja osiguratelja štetnika (trenutak stjecanja prava na naknadu, ukupnost sredstava koja stoje na raspolaganju garancijskom fondu, regres garancijskog fonda prema osiguranom štetniku i sl.). Namjerno uzrokovane štete motornim vozilom negdje se pokrivaju kroz ugovor o osiguranju, gdje se namjera iako je po općem osigurateljnom pravu isključena iz osigurateljnog pokrića, tretira kao slučaj gubitka prava (što osiguratelju omogućava regres prema svom osiguraniku), a negdje su prebačene na teret garancijskog fonda, što nam se čini ispravnije i u skladu s općim odredbama osigurateljnog prava.

LITERATURA

- **Čurković, Marijan**, Obvezna osiguranja u prometu, Inženjerski biro, Zagreb, 2007.
- **Defrance, Gerard**, L'intervention du Fond de garantie automobile en cas de dommage materieleles, L'Argus, br. 6644.
- **Durante, Aldo**, L'assicurazione obbligatoria della RC da veicoli a motore, Giufre ed., Milano, 1970.
- **Feyock/Jacobsen/Lemor**, Kraftfahrtversicherung, C.H.Beck, München, 2002.
- **Gorenc, Vilim** i dr., Komentar Zakona o obveznim odnosima, RRiF, Zagreb, 2005.
- **Landel/Namin**, Manuel de l'assurance automobile, L'Argus, 3.izdanje.
- **Lekeux, Lies**, Fond commun de garantie automobile, Le monde de l'assurance, br. od 1-15.rujna 2006.
- **Looscheider, Dirk**, Schuldhafte Herbeiführung des Versicherungsfalls nach der VVG Reform, Versicherungsrecht br. 1/2008.
- **Maria Jose Fernandez Martin**, Sustav i tržište osiguranja motornih vozila u Španjolskoj s opće europske perspektive, zbornik "14. Savjetovanje o obradi i likvidaciji međunarodnih šteta", HUU, Opatija, 2006.
- **Marković, Nevenka**, Osnivanje i prestanak društva za osiguranje, zbornik "Novi propisi iz osiguranja", Inženjerski biro, Zagreb 2006.
- **Marović/Žarković**, Leksikon osiguranja, DDR Novi sad, 2007.
- **Mrvić/Petrović/Filipović**, Obavezno osiguranje od automobilske odgovornosti i naknada štete, Institut za kriminološka i sociološka istraživanja, Beograd, 2000.
- **Pavić, Drago**, Ugovorno pravo osiguranja, Tectus, Zagreb, 2009.
- **Ristin/Korbar/Simoniti**, Zakon o obveznih zavarovanjih v prometu (ZOZP) s kmentarjem, Slovensko zavarovalno združenje, Ljubljana, 2008.
- **Šulejić, Predrag**, Pravo osiguranja, Dosije, Beograd, 2005.