

OSIGURANJE OD AUTOMOBILSKE ODGOVORNOSTI U HRVATSKOJ – (OP)STATI ILI RAZVIJATI SE

*Motor Insurance in Croatia –
Survive or Develop*

SAŽETAK

Obvezno osiguranje od automobilske odgovornosti u Republici Hrvatskoj, na baštinjenim dostignućima te vrste osiguranja iz bivše države, razvijalo se devedesetih godina prošlog stoljeća zahvaljujući vrlo modernim odredbama Zakona o osnovama sustava osiguranja imovine i osoba (uvjetno, postjugoslavenska faza).¹ Novo razdoblje u razvoju te vrste osiguranja započelo je donošenjem Zakona o osiguranju 1994.² (nacionalna faza). Okolnosti, gospodarske i ine, silile su zakonodavca da se prilagođava situaciji, što je rezultiralo čestim promjenama Zakona,³ pa i odredbi koje su se odnosile na obvezno osiguranje automobilske odgovornosti. Ta faza razvoja traje do 2005. g., kad počinje nova – europska faza, koju obilježava prilagodba nacionalnog zakonodavstva europskom pravu i donošenje novog Zakon o obveznim osiguranjima u prometu.⁴ Upravo prilagodba i birokratske nespretnosti (ili neznanje) imale su za posljedicu česte izmjene i dopune toga Zakona.⁵ Tu fazu karakterizira novina – posljedica prilagodbe EU pravu – zvana deregulacija i liberalizacija tržišta osiguranja, koja traje i danas, a zbog koje su oštećeni i njihovi problemi stavljeni po strani. Što dakle dalje? Zadovoljno stati da bi se opstalo ili tražiti nova, drugačija, povoljnija rješenja da bi se nastavio razvoj i ostvarivao prvobitni cilj uvođenja obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti – zaštita žrtava prometa?

Ključne riječi: *promjena propisa, proširenje prava oštećenih, autonomna regulativa*

¹ Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu.

Zakon o osnovama sustava osiguranja imovine i osoba, Službeni list SFR Jugoslavije, br. 17/90. Zakon je prihvatio gotovo sva načela i sve odredbe nikad zaživljene Strasburške konvencije (Europska konvencija) Vijeća Europe o obveznom osiguranju od građanske odgovornosti za štete nastale uporabom motornih vozila od 20. travnja 1959. g.

² V. Narodne novine br. 90/94.

³ Izmjene i dopune Zakona: Narodne novine br. 20/97, 46/97-pročišćeni tekst, 116/99 i 11/2002.

⁴ Narodne novine br. 151., od 23. prosinca 2005.

⁵ V. Narodne novine br. 36/09, 75/09, 76/13, 152/14.

ABSTRACT

MTPL in Croatia, based on the achievements of this type of insurance in the former country, was developing in 1990s due to very modern provisions of the Law on system fundamentals of insurance of asset and persons (conditionally, post Yugoslavian phase). New period in the development of this type of insurance began with the Insurance Act of 1994 (national phase). Conditions, economic and others, forced the legislator to adapt to the situation, which resulted in frequent changes of the Act, as well provisions on MTPL. This development phase had lasted until 2005 when a new phase, European one, began. This phase was marked with harmonization of national legislation with the European law and adoption of a new Act on Compulsory Insurance within the Transport Sector. It was the harmonization and bureaucratic clumsiness (or ignorance) that caused frequent amendments. This phase, which still continues, is characterized by a novelty resulting from the harmonization with EU legislation – deregulation and insurance market liberalization, which harmed insurers and put their problems aside. So what is next to come? Stay in order to survive or search for new, different, more favourable solutions in order to continue the development and achieve the initial goal of MTPL – protection of traffic victims?

Key words: *legislation changes, broadening rights of the injured persons, autonomous regulation*

1. STATUS OSIGURANJA OD AUTOMOBILSKE ODGOVORNOSTI DANAS

Sustav hrvatskog osiguranja od automobilske odgovornosti, kakav je danas na snazi, tipičan je primjer EU usklađenog sustava: odredbe nacionalnog zakonodavstva usklađene su s odredbama EU prava obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti, kakvo proizlazi iz EU direktiva o obveznom osiguranju od automobilske odgovornosti.⁶ Dakle, zadovoljava sve kriterije koje EU pravo postavlja pred nacionalna zakonodavstva zemalja članica. U okviru međunarodnih odnosa – sustav je dio međunarodnog **sustava zelene karte** osiguranja, te njenog užeg dijela – **registarske pločice kao dokaza** postojanja valjanog osigurateljnog pokrića. Zahvaljujući EU direktivama ispravljena je slaba točka sustava, karakteristična za zemlje u tranziciji, koju su predstavljale niske osigurane svote na koje se najmanje moralo ugovoriti obvezno osiguranje od automobilske odgovornosti.⁷ Sukladno brojnim odredbama i preporukama

⁶ Poznato je da je EU donijela pet direktiva koje se odnose na obvezno osiguranje od automobilske odgovornosti. Konsolidirani tekst predstavlja Direktiva br. 2009/103/CE od 16. 9. 2009. (tzv. Šesta direktiva).

⁷ Odlukom Vlade Republike Hrvatske od 24. studenoga 2016. te svote iznose a) u slučaju štete zbog smrti, tjelesne ozljede i oštećenja zdravlja – 46.739.000,00 kuna, a b) za uništenje ili oštećenje stvari – 9.394.000,00 kn i gotovo su deseterostruko veće od onih navedenih u Zakonu o obveznim osiguranjima u prometu iz 2005. g.

raznih EU direktiva iz područja osiguranja formirana su tijela za izvansudsko rješavanje sporova između osiguratelja i osiguranika, ali i trećih osoba koje temelje svoje pravo na ugovoru o osiguranju od automobilske odgovornosti (pravo na izravan zahtjev prema osiguratelju, *actio directa*). Osiguratelji su obvezni ustanoviti postupak rješavanja pritužbi/žalbi i o tome informirati osiguranike. Nadzor nadležnog nadzornog tijela (Hanfa) efikasan je i zahvaljujući njemu nije bilo većih odstupanja od zakonskih propisa i standarda struke u uvjetima osiguranja i cjenicima. **Liberalizacija**, ma koliko joj prigovarali da je zakočila razvoj osiguranja u cijelosti, s obzirom na znatan pad premije osiguranja od automobilske odgovornosti⁸ i njezin utjecaj na ukupan portfelj osiguratelja, dovela je do življe konkurencije na tržištu koja se očituje kroz uvođenje novih proizvoda koji se prodaju uz osnovni proizvod osiguranja od automobilske odgovornosti (tzv. paketi, razni dodaci uz obvezno osiguranje, kao što su osiguranje pravne zaštite, osiguranje asistencije, zdravstveno osiguranje za vrijeme putovanja motornim vozilom, repatrijacija i sl.), te kroz ipak znatnije razlike u premijama (osobito zahvaljujući tzv. komercijalnim premijama koje se u konačnici svode na trgovinu između osiguratelja i (budućeg) osiguranika). Naravno, još uvijek nisu iskorijenjene negativnosti žestoke utakmice i nudi osiguranja ispod stola mimo standarda i dobre prakse struke. Ipak, pokazalo se da ta etapa razvoja osiguranja od automobilske odgovornosti ne znači apokaliptičku katastrofu urušavanja sustava, kao što je bio zabilježen u nekim drugim zemljama i kao što se najavljivao i u Hrvatskoj.⁹

No, kad se vratimo na bit osiguranja od automobilske odgovornosti, a to je zaštita oštećenih u prometnim nesrećama, dakle na područje naknade štete, a što nije EU kompetencija i nema ujednačavanja pravila građanskog prava, možemo konstatirati da je **zaštita oštećenih osoba sadržajno zamrznuta na razini koja traje već desetljećima** i kojom nikako ne možemo biti zadovoljni. Takvo stanje proizlazi prvenstveno iz odredbi Zakona o obveznim osiguranjima u prometu, čija terminologija nije usklađena s odredbama Zakona o obveznim odnosima,¹⁰ a što ima za posljedicu postojanje praznina u zaštiti (nekih kategorija) osoba oštećenih od motornih vozila. Na to najbolje ukazuje i praksa Europskog suda, koja nažalost nije (zasada) otvorila vrata

⁸ Ukupno zaračunata bruto premija obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti u 2015. g. iznosila je 2.009.273.498,00 kuna (cca 272 milijun eura) i u padu je u odnosu na prethodnu godinu za 14,76%.

⁹ U petogodišnjem trajanju liberalizacije nijedan osiguratelj nije otišao u stečaj ili likvidaciju, a manje-više svi iskazuju dobit i u osiguranju od automobilske odgovornosti.

¹⁰ Zakon o obveznim odnosima (čl. 1046.) govori o šteti kao "umanjenju nečije imovine (obična šteta), sprečavanju njezina povećanja (izmakla korist) i povreda prava osobnosti (neimovinska šteta)", Zakon o obveznim osiguranjima u prometu (čl. 22. st. 1.) o šteti koju *uporabom motornog vozila* može nanijeti trećim osobama zbog "smrti, tjelesne ozljede, narušavanja zdravlja, uništenja ili oštećenja stvari"; ZOO (čl. 1068.) o pogonu motornog vozila – a motorno vozilo je u pogonu "kad se koristi u svrhu kojoj je namijenjeno bez obzira radi li pri tome motor koji služi za njegovo kretanja". Evidentno je da je osigurateljno pokriće po Zakonu o obveznim osiguranjima u prometu puno uže od odgovornosti vozača za štetu od motornog vozila po odredbama ZOO.

novim zakonodavnim rješenjima u Hrvatskoj.¹¹ No, podimo redom da bismo napravili inventuru praznina, nedosljednosti i loših rješenja, kako bismo došli do mogućih poboljšanja samog sustava.

2. ROKOVI ZA RJEŠAVANJE ODŠETNOG ZAHTJEVA

Rokovi su u Zakonu o obveznim osiguranjima u prometu određeni u čl. 12. Međutim, odredbe toga članka višestruko su nejasne i, posljedično, neučinkovite. Da bi se to izbjeglo, nužno je definirati pojmove koje taj članak rabi:

a) **osnovica i/ili visina zahtjeva nesporni.** Kad će se smatrati da je osnovica i/ili iznos odštete nesporan? Nedostatak definicije pojma u Zakonu ima za posljedicu da osiguratelji u praksi, i kad nude nagodbu, insistiraju da je iznos ili osnovica odgovornosti (stupanj podijeljene odgovornosti ili doprinosa oštećenoga vlastitoj šteti) sporan, a da radi nagodbe ponuđeni iznos nije nesporan, već je uvjetovan potpisom nagodbe. Zbog toga često izostaje isplata oštećenome dijela odštete i upućivanje na parnicu, a što ima za posljedicu otežavanje situacije oštećenome (sudski postupak skup i dugotrajan);

b) **posljedice za osiguratelja** koji ne poštuje odredbe o roku: postavljene okvir iz Zakona o obveznim osiguranjima u prometu ne zadovoljava, jer nudi oštećenome samo pravo na zatezne kamate i to “od dana podnošenja odšetnog zahtjeva”, na što oštećeni i inače ima pravo po općim odredbama o odgovornosti za štetu.¹² Dakle, trebalo bi primijeniti drugi kriterij, ako želimo prisiliti osiguratelje na poštivanje smisla i cilja propisivanja roka za rješavanje odšetnog zahtjeva: osiguratelj koji ne poštuje rok mora oštećenome, pored odštete, platiti i neki iznos s naslova građanske sankcije, primjerice povećana kamatna stopa;¹³

c) da ne bi krivica ostala samo na osigurateljima, valja im omogućiti vrijeme za razmišljanje i propisani rok smatrati procesnom pretpostavkom utuženja (**preuranjenost tužbe**), što Zakon o obveznim osiguranjima u prometu¹⁴ doista i čini, ali odredba toga Zakona nije zaživjela jer nije inkorporirana u procesne odredbe Zakona o parničnom postupku.

¹¹ Det. o odluci Europskog suda pravde br. C-162/13 (www.curia.eu) i o pojmu “uporaba” v. Pak, Jasna, Odluka Europskog suda pravde C-162/13, Tokovi osiguranja, Dunav, Beograd, br. 1/2017., str. 140 – 148.; Ćurković, Marijan, Uporaba vozila u obveznom osiguranju od automobilske odgovornosti – nova definicija pojma u presudi Suda EU br. 162/13, Hrvatska pravna revija, Inženjerski biro, Zagreb, 10/15.

¹² Dapače, odredba Zakona o obveznim osiguranjima u prometu restriktivna je, jer pravo na zatezne kamate veže uz datum podnošenja odšetnog zahtjeva, iako po općim odredbama ZOO-a to pravo ima od dana nastanka štete, što znači da je pozicija oštećenoga po Zakonu o obveznim osiguranjima u prometu lošija.

¹³ Kao što to određuju neki propisi u nekim zemljama EU, primjerice Francuske, u kojoj osiguratelj plaća dvostruku zateznu kamatu u slučaju kršenja odredbe o rokovima u kojima se mora riješiti odšetni zahtjev.

¹⁴ V. čl. 12. st. 3., doista i čini, ali odredba nije zaživjela jer je treba inkorporirati u procesne propise.

Posebno bi trebalo razmotriti situaciju u kojoj osiguratelj nudi oštećenome **odštetu, koja nije adekvatna**, što se kasnije dokaže u sudskom postupku (presudom dosuđeni iznos). Naime, institut neadekvatne odštete osiguratelji u praksi često koriste kako bi formalno zadovoljili odredbu o rokovima i na taj način izbjegli sankcije. I u ovom slučaju bi trebalo uvesti građanskopravnu sankciju za osiguratelja, a u korist oštećenoga.

3. UPORABA VOZILA

Zakon o obveznim osiguranjima u prometu obvezuje vlasnika/korisnika motornog vozila da sklopi ugovor o osiguranju od odgovornosti za štetu “koju uporabom vozila može nanijeti trećim osobama”.¹⁵ Najveći broj sporova proizlazi iz nepostojanja definicije pojma *uporaba* motornog vozila. Nastavljajući na praksu sudova formiranu na temelju propisa Zakona o obveznim odnosima iz 1978., osiguratelji pojam *uporaba* shvaćaju kao kretanje vozila i rad motora, jer da su samo takvi **kinetički rizici** opasnost zbog koje je propisana obveza sklapanja ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti. Stajanje vozila, štete dok motor vozila nije radio (otkazivanje kočnice parkiranog vozila i sl.), požar na vozilu koje se ne kreće i njegovo širenje na okolinu – druga vozila ili zgrade i sl., već je parkirano na javnom prostoru (ulica, garaža...) predstavljaju tzv. **statične rizike** koji, po mišljenju osiguratelja, nisu predmet obveznog osiguranja, čime vrlo veliki broj oštećenih osoba ostaje bez osigurateljne zaštite. Osiguratelji nisu skloni prihvatiti niti malo povoljniju definiciju koju rabi Zakon o obveznim odnosima – pogon vozila.¹⁶ Zaključno, uporabu kao pojam koji koristi Zakon valja zamijeniti novim pojmom kao što je **sudjelovanje vozila u prometu**, ili, što je predlagano ali nikada nije prihvaćeno od strane zakonodavca, koji je očito bio pod utjecajem osigurateljnog lobija, pojmu uporaba dodati i **odgovornost za štete iz držanja vozila**, čime bi i sporni slučajevi bili pokriveni osiguranjem.

3.1. Javne ceste i površine na kojima se odvija promet

Prema Zakonu o obveznim osiguranjima u prometu pojam uporaba motornog vozila usko je vezan uz pojam javne ceste i ostalih površina na kojima se odvija promet, jer se osiguranje od odgovornosti za štete uzrokovane motornim vozilom odnosi samo na prometne nezgode koje se dogode na javnim cestama i ostalim površinama “na kojima se odvija promet”.¹⁷ Nedostatak definicije javne ceste i površine na kojoj se odvija promet uzrok je čestom

¹⁵ V. čl. 22. st.1.

¹⁶ V. bilješku br. 9. O odnosu pojmova *uporaba* i *pogon* v. det. Ćurković, Marijan, Ima li razlike između pojmova *uporaba motornog vozila* iz Zakona o obveznim osiguranjima u prometu i *motorno vozilo u pogonu* iz Zakona o obveznim odnosima, Hrvatska pravna revija, Inženjerski biro, Zagreb, br. 3/12.

¹⁷ V. čl. 22. st. 3. Zakona.

sporenju između oštećenih (ali i osiguranika/štetnika) i osiguratelja. Trebalo bi – radi izbjegavanja sporenja – definirati što je to javna cesta, a što površina na kojoj se odvija promet. Definicija javne ceste može biti usklađena s definicijom javne ceste iz Zakona o sigurnosti prometa. No, definicija površine na kojoj se odvija promet predstavlja veći problem. Kakav se promet mora odvijati tom površinom da bi šteta nastala prometnom nezgodom na toj površini bila pokrivena osiguranjem od automobilske odgovornosti? Koji intenzitet? Koja pozicija je privatnih površina na kojima se ipak odvija promet, jer vozila dolaze i odlaze (primjerice, dvorišta u privatnom vlasništvu, garaže i parkirni prostori određeni za točno određeni krug vozila i posjetitelja). Neka rješenja nudi i odluka Europskog suda pravde C 162/13. U svakom slučaju isključene površine valja tumačiti restriktivno: samo one površine u privatnoj uporabi na kojima se odvija promet unaprijed određenog kruga vozila i vozača.

4. POČEKNI/RESPIRO ROK

Zakon o obveznim osiguranjima u prometu promijenio je dotadašnju odredbu o **počekom roku** (koji je iznosio 30 dana) određivši da počekni rok iznosi *najviše* 30 dana.¹⁸ Ovu promjenu su (neki) osiguratelji odmah iskoristili određivši uvjetima počekni rok od – jednog dana! Odredbu o počekom roku valjalo bi predefinirati, ostaviti primjereni-razumni rok njegovog trajanja, obvezu pokrića štete u tom roku staviti na osiguratelja koji bi imao pravo na naplatu premije za taj period, ali unaprijed, kod sklapanja ugovora o osiguranju, a ne naknadno. Time bi otpali sporovi oko premije i pokrića u počekom roku, problemi ako osiguranik promijeni osiguratelja u ugovorenom počekom roku itd.

5. NAMJERNO UZROKOVANJE ŠTETE OD STRANE OSIGURANIKA

Znamo da je rizik namjerno uzrokovane štete **apsolutno isključen iz osiguranja**.¹⁹ Međutim, Zakon o obveznim osiguranjima u prometu²⁰ namjerno uzrokovanu štetu svrstava u slučajevne *gubitka prava* iz osiguranja, što znači da je prisilio osiguratelja da – suprotno općem načelu - snosi rizik i namjerno uzrokovane štete (njegovu pravo regresa od osiguranika vrlo je neizvjesno).²¹ Stoga bi takve štete trebalo prebaciti na garantni fond i njemu ostaviti pravo regresa.

¹⁸ V. čl. 8. st. 6. Zakona.

¹⁹ V. čl. 944. ZOO: "Ako je ugovaratelj osiguranja, osiguranik ili korisnik izazvao osigurani slučaj namjerno ili prijevarom, osiguratelj nije obvezan ni na kakva davanja, a suprotna ugovorna odredba nema pravnog učinka".

²⁰ V. čl. 24. st. 1. t. 5.

²¹ Iz činjenice da je Zakon, v. čl. 24. st. 3., jedino kod namjerno uzrokovane štete ostavio osiguratelju pravo neograničenog regresa proizlazi da je zakonodavac bio svjestan da namjerno uzrokovane štete ne bi trebale biti pokrivena ugovorom o osiguranju od automobilske odgovornosti.

6. PROBLEM GUBITKA PRAVA IZ OSIGURANJA – LISTA SLUČAJEVA *NUMERUS CLAUSUS* ILI...?

Zakon o obveznim osiguranjima²² slučajeve gubitka prava iz osiguranja nabraja taksativno, kao *numerus clausus*, ne ostavljajući slobodu osigurateljima da uvjetima osiguranja ugovaraju i druge slučajeve gubitka prava (primjerice, štete zbog grube nemarnosti, štete zbog slučajeva koji imaju obilježja obijesne vožnje iako nema kaznene presude za krivično djelo i sl.). Zadržavši nabrojene slučajeve gubitka prava, uz dodavanje klauzule “i u drugim slučajevima predviđenim ugovorom o osiguranju” zakonodavac bi otvorio mogućnost konkurencije osigurateljima, jer bi premija ovisila i o širini liste gubitka prava iz osiguranja.

7. PROMJENA VLASNIKA VOZILA

Odredba Zakona o obveznim osiguranjima u prometu o tome da kod promjene vlasništva osiguranje se nastavlja do isteka ugovora zastarjela je i više ne odgovara modernim dostignućima informatike u osiguranju i kod nadležnih tijela registracije motornih vozila. Ona je i direktno na štetu bivšeg vlasnika-osiguranika, koji je platio premiju za cijelo razdoblje (svoje) registracije, a da nema pravo povrata premije za razdoblje kad mu je prestao interes za osiguranjem (prodanog) vozila.²³

8. EUROPSKO IZVJEŠĆE O NESREĆI

Umjesto sadašnjeg načina korištenja Europskog izvješća kao moguće isprave o prometnoj nesreći (“može se koristiti kao odštetni zahtjev po osnovi osiguranja od automobilske odgovornosti, odnosno kao izjava o okolnostima načina nastanka štetnog događaja”²⁴) treba primijeniti obvezno korištenje toga dokumenta u navedenim svojstvima, jer izraz “može se” znači da ga osiguratelji mogu, ali i ne moraju koristiti, što ima za posljedicu pravilo da ga ne koriste i da, unatoč uredno ispunjenom Izvješću, traže nove izjave/prijave od osiguranika, a to onda znači da Izvješće nema nikakve prednosti pred drugim ispravama/izjavama, što ukazuje na nepotrebnost njegovog izdavanja, popunjavanja i njegovog posjedovanja za vrijeme uporabe vozila u prometu i propisivanje novčane kazne za njegovo neposjedovanje.

²² Čl. 24.

²³ Prestanak postojanja (imovinskog) interesa razlog je za prestanak ugovora o osiguranju (arg. iz čl. 948. st. 1. ZOO).

²⁴ Čl. 38. st. 1. Zakona o obveznim osiguranjima u prometu.

9. GARANCIJSKI FOND I STEČAJ OSIGURATELJA

Iznos sredstava za štete zbog toga što ih oštećene osobe “nisu mogle naplatiti zbog nastanka razloga za prestanak društva za osiguranje odnosno stečaja na temelju čl. 31. ovoga Zakona”²⁵ ograničen je na 0,5% od ukupno zaračunate bruto premije obveznih osiguranja u prometu u prethodnoj godini.²⁶ Taj iznos je doista malen i ne jamči naknadu svim oštećenima od strane osiguranika društva koje je došlo pod stečaj. Zato bi taj iznos trebalo povećati kako bi mogućnost naplate šteta uzrokovanih od osiguranika kod društva u stečaju bila realna i u relativno kratkom roku.

Regres Garancijskog fonda prema osiguraniku osiguranom kod društva koje je išlo u stečaj: Garancijski fond ima pravo od štetnika/osiguranika društva za osiguranje koje je išlo u stečaj, po isplati odštete oštećenim osobama, regresirati iznos od najviše 20.000,00 kn. Odredba o kažnjavaju vlasnika vozila/korisnika, koji se osigurao po obvezi koja mu je zakonom nametnuta, kod osiguratelja koji normalno i s odobrenjem nadzornog državnog tijela posluje na tržištu osiguranja, čini se neutemeljenom i nepravičnom, jer običan vlasnik/korisnik motornog vozila nije – u pravilu – profesionalac od kojega bi se s pravom moglo tražiti da prije sklapanja ugovora provjerava financijsku sposobnost osiguratelja. Stoga bi odredbu o pravu regresa Garancijskog fonda prema osiguranom vozaču društva u stečaju trebalo izbaciti.

10. AUTONOMNO REGULIRANJE NEKIH PROBLEMA

Poznato je da se zahvaljujući autonomnim pravnim aktima osiguravajućih društava osiguranje od automobilske odgovornosti u Europi razvijalo i napredovalo do današnje razine razvoja. To iskustvo imaju i hrvatski osiguratelji koji su neke čudne odredbe Zakona o obveznim osiguranjima u prometu iz 2005. g. sporazumno tumačili na način suprotan onome što je bilo u tekstu Zakona (primjerice, definicija motornog vozila koje podliježe obvezi sklapanja ugovora o osiguranju, pravo oštećenog najmoprimatelja na naknadu štete koju mu uzrokuje drugi najmoprimatelj vozila u istom vlasništvu nekog *leasing* poduzeća i sl.). Kodeks ponašanja u osiguranju i reosiguranju, tipičan autonomni propis osiguratelja, donesen davne 2004. g., vrlo minuciozno i stručno je odredio pravila ponašanja koja su tek kasnije ušla i u nove zakonske propise. Tu ide i sporazum o osnivanju i radu pravobraniteljstva u osiguranju i reosiguranju. U cilju poboljšanja položaja oštećenih trećih osoba trebalo bi:

²⁵ Čl. 31. Govori o naknadi štete u slučaju nastanka razloga za prestanak društva za osiguranje odnosno stečaja, pa se može tumačiti kao pravo na naknadu šteta od garancijskog fonda i u slučaju prestanka društva za osiguranje izvan slučaja stečaja, primjerice, odlukom skupštine društva i sl.

²⁶ V. čl. 44. st. 11.

10.1. OŽIVJETI MOGUĆNOST DIREKTNE OBRADJE ODŠTETNIH ZAHTJEVA.

Tu mogućnost pružio je osigurateljima i sam zakonodavac.²⁷ Nažalost, hrvatski osiguratelji nisu prepoznali prednosti takvog sustava obrade odštetnih zahtjeva. Razlog može biti međusobno nepovjerenje, ali zasigurno prevladava motiv koji je vezan uz mogućnost manipuliranja odštetnim zahtjevima koji se obrađuju u vlastitoj režiji i gdje je objektivnost postupanja stavljena po strani, a prednost data – svojevrsnim zakidanjima u cilju uštede troškova na račun oštećenih.

10.2. VEĆE OVLAŠTI PRAVOBRANITELJU OSIGURANJA

Pravobraniteljstvo osiguranja institut je koji su autonomnom odlukom uspostavili osiguratelji u okviru Hrvatskog ureda za osiguranje još 2005.g. Rad pravobraniteljstva financiraju osiguratelji. Međutim, nadležnost pravobranitelja je ograničena na ispitivanje postupka ponašanja osiguratelja u odnosu na osiguranika i oštećenika, a vezano za odredbe Kodeksa ponašanja u osiguranju i reosiguranju. **On nije nadležan donositi odluke u imovinsko-pravnim sporovima između osiguranika/oštećenika i osiguratelja.**²⁸ Odluka pravobranitelja osiguranja nije obvezna za osiguratelja, ali u slučaju nepostupanja po njegovoj odluci ili preporuci, pravobranitelj mora izvijestiti nadležno nadzorno tijelo (Hanfa), čemu valjda i valja zahvaliti činjenici da osiguratelji u pravilu postupaju po pravobraniteljevoj odluci odnosno preporuci.²⁹ U cilju poboljšanja položaja osiguranika i oštećenika svakako bi bilo dobro **sporazumno utvrditi nadležnost pravobranitelja i u imovinsko-pravnim sporovima između osiguratelja i osiguranika/oštećenika i dati odluci pravobranitelja obvezujući značaj, bar u manjim imovinskim sporovima.**³⁰ Na taj način bi se poboljšao položaj mnogih oštećenika, koji, zazirući od sudskih postupaka iz kojekakvih razloga, odustaju od ostvarenja prava na naknadu pretrpljene štete.

²⁷ Čl. 11. st. 3. Zakona o obveznim osiguranjima u prometu: "Društva za osiguranje mogu sklopiti sporazum prema kojemu odštetni zahtjev po osnovi osiguranja od automobilske odgovornosti može rješavati društvo za osiguranje kod kojega je oštećena osoba sklopila ugovor o osiguranju od automobilske odgovornosti"; neki zakonodavni sustavi prihvatili su sustav izravne-direktne obrade odštetnih zahtjeva kao zakonski obvezan sustav (Italija, donekle Srbija), a mnoge države imaju sustav dobrovoljnog direktnog obrađivanja odštetnih zahtjeva, det. o direktnoj obradi šteta u osiguranju od automobilske odgovornosti v. Čurković, Marijan, Direktna obrada šteta, Zbornik 16. Savjetovanje o obradi i likvidaciji šteta, HUO, Opatija, 2008.

²⁸ V. Grgurić, Nives – Pauković, Hrvoje, Alternativno (izvansudsko) rješavanje sporova, Zbornik 19. Savjetovanje o obradi i likvidaciji automobilskih šteta, HUO, Opatija, 2011., str. 75.

²⁹ O idiličnim odnosima osiguratelji – pravobranitelj osiguranja v. Gajski, Zvonko, Čuvar časti osigurateljne struke, Svijet osiguranja, Tectus, Zagreb, br. 11/2016., str. 39 – 41.

³⁰ Takav prijedlog predlaže i podržava i Svjetska banka, v. Dijagnostički pregled zaštite potrošača i financijska pismenosti, Svezak II, Glavni nalazi i preporuke, veljača, 2010., cit. prema autorima navedenim u bilješki br. 27.

11. ZAKLJUČAK

Obvezno osiguranje od odgovornosti za štete uzrokovane motornim vozilom u prometu uvedeno je prvenstveno u cilju zaštite žrtava cestovnog prometa. Ta zaštita podrazumijeva ili bi morala podrazumijevati brzu i učinkovitu naknadu pretrpljene štete. Moderni zakonodavci teret naknade štete koju uzrokuju vozači motornog vozila prebacuju – kroz obvezno osiguranje od odgovornosti – na osiguratelje. Funkcioniranje osiguranja i sustava naknade štete iz osiguranja izravno se odražava na sigurnost cestovnog prometa, koja uključuje i sigurnost u naplati pretrpljene štete. Hrvatski sustav, uspostavljen pozitivnim Zakonom o obveznim osiguranjima u prometu, dosegao je razinu usporedivu sa sličnim sustavima u mnogim zemljama-članicama EU. Međutim, inventura problema koji još uvijek postoje u sustavu ukazuje na potrebu dopuna i poboljšanja sustava, kroz novo reguliranje propisima, ali i kroz reguliranje autonomnim pravnim aktima osiguratelja, a sve u cilju zaštite oštećenih i izbjegavanja nepotrebnih, skupih i dugotrajnih sudskih postupaka. U tom cilju, u napisu su dani konkretni prijedlozi mjera koje bi trebalo poduzeti da se postigne željeni cilj.