

# SUDAR VOZILA U VLASNIŠTVU ISTOG LEASING DRUŠTVA I PROBLEM TREĆE OSOBE IZ AO OSIGURANJA

Prof. dr. sc. Nikoleta Radionov\*  
Dr. sc. Adriana Vincenca Padovan\*\*

UDK: 368.212

347.453:368.12

Izvorni znanstveni rad  
Primljeno: svibanj 2012.

*U radu se razmatraju pravni odnosi koji nastaju u slučaju sudara dvaju (ili više) vozila u vlasništvu istog leasing društva (slučaj leasing - leasing). Prema uvriježenoj praksi na domaćem tržištu osiguranja, u takvim slučajevima dolazi do isključenja iz osiguranja šteta na vozilu temeljem osiguranja automobilske odgovornosti (AO), s obzirom na to da su vozila u vlasništvu istog leasing društva koje je i jedini osiguranik po policama AO oba (ili više) vozila sudionika nezgode. Primatelj leasinga u takvim slučajevima pojavljuje se samo kao ugovaratelj osiguranja AO, tj. kao osoba koja podnosi financijski teret sklapanja ugovora o osiguranju AO, no bez prava po toj polici u slučaju leasing - leasing. Naime, osiguranje AO jest osiguranje odgovornosti prema trećima; prema takvom tumačenju, osiguranik po svim policama AO-a u slučaju leasing - leasing jest isključivo leasing društvo te nedostaje treća oštećena osoba, a time i osnova za pokriće štete temeljem AO-a. Iako zakonski i ugovorni nositelj odgovornosti za štetu i time osiguranog rizika, primatelj leasinga ostaje u cijelosti bez osigurateljne zaštite, usprkos činjenici da je uredno sklopio policu osiguranja AO. U radu se analiziraju postojeće, kao i derogirane, odredbe pravnih propisa relevantnih za razumijevanje te problematike i daje kritika postojećeg tumačenja pravnih odnosa u slučaju leasing - leasing te prijedlozi za poboljšanje takve (nepravilne) prakse.*

*Gljučne riječi: leasing - leasing, osiguranje automobilske odgovornosti, AO, kasko osiguranje, sudar vozila u leasingu, korisnik vozila*

---

\* Dr. sc. Nikoleta Radionov, profesorica Pravnog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, Trg maršala Tita 14, Zagreb

\*\* Dr. sc. Adriana Vincenca Padovan, viša asistentica Jadranskog zavoda HAZU, Augusta Šenoje 4, Zagreb

## I. UVODNO O PROBLEMU LEASING - LEASING U HRVATSKOJ PRAVNOJ PRAKSI

Na hrvatskom tržištu osiguranja u posljednjih desetak godina pojavio se specifičan problem, koji u ovom radu nazivamo problem leasing - leasing. Riječ je o slučaju prometnih nezgoda u kojima sudjeluju dva (ili više) vozila nabava kojih je financirana temeljem ugovora o leasingu u istom leasing društvu. Slijedom toga, ta su vozila u vlasništvu dotičnog leasing društva. Problem nastaje kod pokušaja naknade štete na vozilu oštećenika po polici obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti (dalje: AO) štetnika. Naime, prema odredbi uobičajenih uvjeta po kojima se na hrvatskom tržištu nudi to osiguranje, ako je vlasnik obaju vozila (oštećenog i štetnika) isti, riječ je o slučaju isključenja iz osiguranja. Navedena odredba glasi:

*Po osnovi osiguranja od automobilske odgovornosti isključeni su odštetni zahtjevi te pravo na naknadu štete nema vlasnik, suvlasnik, odnosno zajednički vlasnik te svaki drugi korisnik vozila kojim je prouzročena šteta i to na naknadu štete na stvarima.<sup>1</sup>*

Na prvi pogled, doista, riječ je o šteti dvaju (ili više) vozila istog vlasnika i time isključenoj šteti iz AO. No je li to doista tako? Pitanje na koje ćemo u ovom radu potražiti odgovor jest možemo li ovu odredbu bezrezervno primijeniti i na odnose koji nastaju temeljem ugovora o leasingu (operativnom i financijskom)? Nadalje, nastojat ćemo temeljem cjelovite analize problema dati odgovor na pitanje je li postojeće rješenje u hrvatskoj osigurateljnoj praksi pravno utemeljeno i valjano te postoji li prostor za poboljšanja, i ako da, kakva.

To je pitanje izazvalo rasprave unutar industrije osiguranja, njezine krovne udruge - Hrvatskog ureda za osiguranje, te izazvalo reakciju pravobranitelja osiguranja. Odgovor na to pitanje samo paušalnim, laičkim pristupom može se procijeniti kao jednostavan. Pravno, on to nikako nije - cjelovita pravna argumentacija za ili protiv odbijanja isplate naknade štete temeljem police AO u slučaju leasing - leasing zahtijeva temeljitu analizu svih ugovora i pravnih odnosa koji stvaraju taj problem. Pritom valja obuhvatiti i shvatiti te odnose u njihovu širem kontekstu i pravne odredbe tumačiti teleološki te ih kontekstualizirati i dati im određenu povijesnu dimenziju nastanka, a odmaknuti se od pukog mehanicističkog interpretiranja teksta odredbe, što ćemo pokušati učiniti u ovom tekstu. Nažalost, o tom problemu u hrvatskoj pravnoj misli gotovo

---

<sup>1</sup> Vidi čl. 5. st. 2. t. 2., Neobvezujući ogledni (standardni) uvjeti za obvezno osiguranje od automobilske odgovornosti, AO 2008, Hrvatski ured za osiguranje, [www.huo.hr/hrv/uvjeti-osiguranja/24/](http://www.huo.hr/hrv/uvjeti-osiguranja/24/) (9. 2. 2012.).

da i nema napisa. Riječ je, po našem shvaćanju, o iznimno složenom pravnom odnosu čije je promišljanje važno kako za osigurateljnu zajednicu tako - još više - za korisnike usluga leasinga i AO osiguranja, te smo odlučili ovim napisom pružiti zainteresiranoj stručnoj javnosti nešto širu analizu promatranog pitanja.<sup>2</sup> U idućim ćemo poglavljima stoga analizirati relevantne odredbe uobičajenih uvjeta AO osiguranja kao i Zakona o obveznim osiguranjima u prometu<sup>3</sup> (dalje u tekstu ZOOP) te ispitati postoji li prostor za kritiku njihove široko prihvaćene interpretacije. Osvrnut ćemo se na postojeću sudsku praksu i vidjeti kako domaći sudovi interpretiraju relevantne odredbe općih uvjeta osiguranja i zakona. Razmotrit ćemo stav domaćeg osigurateljnog tržišta o tom pitanju te sagledati identificirani problem u širem kontekstu domaćeg tržišta, s posebnim osvrtom na ustanovljenu poslovnu praksu leasing društava koja izravno utječe na praksu AO i kasko osiguranja motornih vozila u leasingu. Ukratko ćemo izložiti i neka komparativna rješenja istog problema u drugim europskim državama. Konačno, predložit ćemo moguća poboljšanja u hrvatskom pravu osiguranja kojima bi se subjektima na domaćem tržištu osiguranja i leasinga pružila veća pravna sigurnost.

Za početak, predočimo si odnose koji nastaju u slučaju leasing - leasing na praktičnom primjeru sudara dvaju vozila: vozila Alfa i vozila Beta. Uzmimo da je sudar u cijelosti skrivio vozač vozila Beta te je vozilu Alfa nanesena velika materijalna šteta. Oba su vozila u vlasništvu istog leasing društva Delta. Korisnici vozila su dva različita trgovačka društva, Alfa d.o.o. i Beta d.o.o., koja su svojim sredstvima nabavila ta dva vozila na leasing i u odnosu na Deltu su primatelji leasinga. Primatelj leasinga Alfa d.o.o. za svoje je vozilo kod osiguratelja Gama ugovorio AO osiguranje, koje je propisano kao obvezno ugovorno osiguranje temeljem ZOOP-a, te kasko osiguranje vozila Alfa koje je obvezatan sklopiti temeljem ugovora o leasingu iako je inače riječ o dobrovoljnom osiguranju. Oba ta osiguranja sklopila je i Beta d.o.o. za svoje vozilo kod osiguratelja Omega. Oba primatelja leasinga Alfa d.o.o. i Beta d.o.o. uredno ispunjavaju sve svoje obveze, svatko iz svojeg ugovora o leasingu i ugovora o osiguranju (AO i kasko). Nakon nastanka štetnog događaja, korisnik vozila Alfa, tj. primatelj leasinga Alfa d.o.o., podnosi zahtjev za naknadu štete na

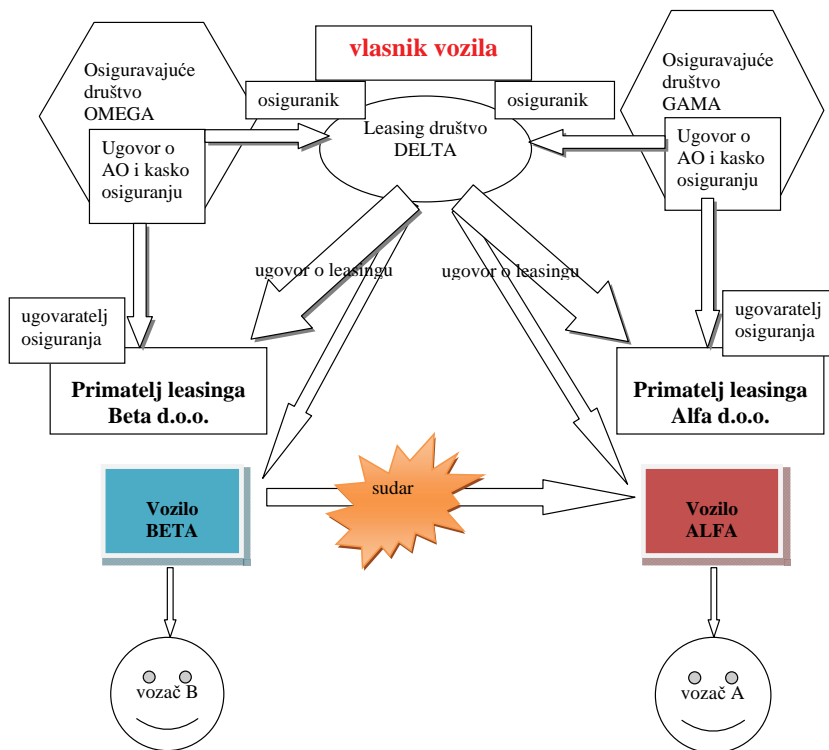
<sup>2</sup> O opisanom problemu u nas je do danas pisao samo aktualni pravobranitelj osiguranja, a bivši direktor Hrvatskog ureda za osiguranje, g. Ante Lui. Vidi Lui, A., *Financijski leasing i pravo na naknadu štete iz osnove osiguranja od automobilske odgovornosti nastale pri sudaru dvaju ili više vozila u vlasništvu iste leasing tvrtke*, In novus d.o.o., Rijeka, www.osiguranje.hr od 8. 6. 2010. (14. 2. 2012.).

<sup>3</sup> Narodne novine, br. 151/2005, 36/2009, 75/2009.

vozilu Alfa prouzročene sudarom skrivljenim od vozača vozila Beta izravno protiv osiguratelja Omega temeljem prava na direktnu tužbu (*actio directa*)<sup>4</sup> kao odgovornog AO osiguratelja. Osiguratelj Omega odbija platiti štetu na vozilu oslanjajući se na isključenje iz osiguranja predviđeno uobičajenom odredbom koju sadrže opći uvjeti svih osiguratelja na hrvatskom tržištu kako smo objasnili *supra*, tj. temeljem činjenice da je vlasnik obaju vozila - leasing društvo Delta - isti. AO osiguranje jest po definiciji osiguranje automobilske odgovornosti prema *trećima*, a treće osobe ovdje, prema takvom tumačenju, nema. Naime, štetnik i oštećenik, kao i osiguranik svih navedenih polica osiguranja sklopljenih za oba vozila je isti: leasing društvo Delta. Osnovno pitanje na koje ovdje valja dati odgovor jest koji je položaj primatelja leasinga (Alfa d.o.o. i Beta d.o.o.) u tom odnosu te koja su njihova prava?

Opisane odnose u slučaju leasing - leasing možemo prikazati na sljedeći način:

Shema 1: Pravni odnosi u slučaju leasing - leasing



<sup>4</sup> Čl. 11. ZOOP.

Primatelj leasinga Alfa d.o.o. i dalje je, nakon sudara, temeljem ugovora o leasingu u obvezi redovito plaćati leasing naknadu, bez obzira na svoju nemogućnost korištenja vozilom Alfa koju ničim nije skrivio. Naime, prema uobičajenim uvjetima domaćih leasing društava (bilo da je riječ o operativnom, bilo o financijskom leasingu), primatelj leasinga snosi sav rizik oštećenja i gubitka vozila kojim se koristi temeljem leasinga.<sup>5</sup> Njemu stoga ne preostaje drugo nego naknadu štete na vozilu ostvariti iz svoga kasko osiguranja. Posljedično, takva bi isplata štete iz kasko osiguranja mogla povući za sobom primjenu uobičajenih osigurateljskih klauzula o malusu. To znači da bi primatelj leasinga Alfa d.o.o., koji snosi sve troškove osiguranja za vozilo Alfa, prema njemu dostupnim informacijama, u idućoj osigurateljskoj godini mogao biti sankcioniran povišenjem premije kasko osiguranja, bez obzira na to što štetu uopće nije skrivio, dok je krivac za štetu poznat i uredno osiguran od automobilske odgovornosti. S druge strane, korisnik vozila Beta, tj. primatelj leasinga Beta d.o.o., koji uredno ispunjava sve svoje obveze iz propisno sklopljenog AO osiguranja, ima sasvim opravdano očekivanje i trebao bi se moći pouzdati u to da će njegov osiguratelj Omega umjesto njega pokriti štetu koju je u prometnoj nezgodi on ili bilo koji korisnik, tj. ovlaštenu vozač njegova vozila Beta počinio na vozilu Alfa. Međutim, kako AO osiguranje osiguratelja Omega u opisanom slučaju zbog navedenog isključenja ne pokriva štetu na vozilu Alfa, vozač B kao osoba odgovorna za štetu (štetnik) na temelju općih građanskopravnih odredbi o naknadi štete ostaje (bez osigurateljske zaštite) izložen riziku potencijalnog odštetnog zahtjeva kasko osiguratelja Gama koji je štetu isplatio po kasko osiguranju, temeljem zakonske subrogacije i činjenice da njegov osiguranik nije odgovoran za štetu na svom vozilu. Naime, prema čl. 14. ZOOP-a, ...*društvo za osiguranje koje je nadoknadilo štetu oštećenoj osobi ili platilo osigurani iznos, a na temelju ovoga Zakona nije bilo u obvezi, ima pravo na naknadu od osobe koja je odgovorna za štetu i to isplaćenog iznosa štete, kamate i troškova.*

U novije su vrijeme takve vrste štetnih događaja u porastu jer se ekspanzijom leasing tržišta u Hrvatskoj vrlo velik broj ugovornih subjekata, i fizičkih

<sup>5</sup> Vidi npr. čl. 5. st. 1. i 3., čl. 6. st. 2., čl. 7. st. 1. *Općih uvjeta uz ugovore o financijskom leasingu broj FL-02000* te čl. 5. st. 1. i 3., čl. 6. st. 2., čl. 7. st. 1. *Općih uvjeta uz ugovore o operativnom leasingu broj OL-02000*, S-leasing, [www.s-leasing.hr/?mid=20&submid=46](http://www.s-leasing.hr/?mid=20&submid=46) (9. 2. 2012.); čl. 13., čl. 10. st. 1., čl. 14. st. 3. i 4. *Općih uvjeta za zaključenje Ugovora o financijskom leasingu*, te čl. 13., čl. 10. st. 1., čl. 14. st. 3. i 4. *Općih uvjeta za zaključenje Ugovora o operativnom leasingu*, Porsche leasing, [www.porscheleasing.com.hr/op\\_i\\_uvjeti/](http://www.porscheleasing.com.hr/op_i_uvjeti/) (9. 2. 2012.).

i pravnih osoba, odlučuje za nabavu vozila preko leasing društava.<sup>6</sup> O tome pobliže govore sljedeći statistički podaci. Statistički, incidenciju slučajeva leasing - leasing možemo promatrati na temelju sljedećih parametara:

Tablica 1: Odnos broja vozila u leasingu i ukupnog broja vozila osiguranih od automobilske odgovornosti u RH.<sup>7</sup>

Godina	2008.	2009.	2010.	I. - IX. mj. 2011.
1. Broj izdanih polica obveznog osiguranja AO*	1,984.735	1,956.689	1,926.644	1,539.482
2. Broj aktivnih leasing ugovora za vozila**	155.904	137.993	134.798	122.568
2./1. (%)	7,86 %	7,05%	7,00%	7,96%

\* Podatak obuhvaća osobna i gospodarska vozila.

\*\* Podatak obuhvaća sve aktivne ugovore financijskog i operativnog leasinga za osobna i gospodarska vozila, uz napomenu da u Hrvatskoj u promatranom razdoblju kontinuirano djeluje 26 istih leasing društava.

Uz navedeno, valja uzeti u obzir da je znatan broj vozila koncentriran na područjima četiriju gradova u Hrvatskoj: Zagreba, Splita, Rijeke i Osijeka.<sup>8</sup> Prema tome, određen broj osoba, fizičkih i pravnih, svake je godine u opasnosti da ostane bez adekvatne osigurateljne zaštite zbog razmatranog isključenja obveze

<sup>6</sup> Leder, D., *Isključenje i gubitak prava iz osiguranja prema Zakonu o obveznim osiguranjima u prometu*, Hrvatska pravna revija, Vol. 6, br. 9, 2006., str. 52.

<sup>7</sup> Izvori za podatke o leasing ugovorima: HANFA, Godišnje izvješće, 2010. i HANFA, Godišnje izvješće, 2009. ([www.ripe.hanfa.hr/hr/publiciranje/izvjesca/](http://www.ripe.hanfa.hr/hr/publiciranje/izvjesca/); 6. 2. 2012.); D-3 Izvješće o strukturi aktivnih ugovora o operativnom leasingu prema objektima (per 30. 9. 2011.) i D-4 Izvješće o strukturi aktivnih ugovora o financijskom leasingu prema objektima (per 30. 9. 2011.) ([www.ripe.hanfa.hr/hr/publiciranje/statistike/](http://www.ripe.hanfa.hr/hr/publiciranje/statistike/); 6. 2. 2012.). Izvori za podatke o broju vozila osiguranih od automobilske odgovornosti: HUO, Izvješće o tržištu obveznih osiguranja u prometu s posebnim osvrtom na osiguranje od automobilske odgovornosti, 2010., i HUO, Izvješće o tržištu obveznih osiguranja u prometu s posebnim osvrtom na osiguranje od automobilske odgovornosti, 2009. ([www.huo.hr/hrv/statisticka-izvjesca/18/publikacije-arhiva/](http://www.huo.hr/hrv/statisticka-izvjesca/18/publikacije-arhiva/); 6. 2. 2012.); Izvješće o broju osiguranja po vrstama osiguranja - podaci za III. tromjesjeće 2011. godine ([www.huo.hr/hrv/statisticka-izvjesca/18/](http://www.huo.hr/hrv/statisticka-izvjesca/18/); 6. 2. 2012.).

<sup>8</sup> Leder, *op. cit.* u bilj. 6, str. 52.

naknade štete na vozilu po standardnim uvjetima AO osiguranja iako su sve police osiguranja uredno sklopljene i plaćene od primatelja leasinga. Tijekom godina u kojima je taj problem prisutan na hrvatskom tržištu osiguranja, a to je već gotovo 10 godina, apsolutan broj osoba koje su na taj način oštećene sve je veći i doseže brojku od nekoliko tisuća. Postavlja se stoga pitanje održivosti dosadašnjeg *laissez-faire* pristupa i tumačenja zakonskih odredaba te inertnosti u poduzimanju potrebnih zakonodavnih izmjena, kao i izmjena u postojećoj praksi.

## 2. SVRHA OBVEZNOG AO OSIGURANJA

Za puno razumijevanje ovdje razmatrane teme i ispravno poimanje prepoznatog problema pravne nesigurnosti, važno je podsjetiti na svrhu i cilj sustava obveznog AO osiguranja. Općenito, pojava obveznog osiguranja vezana je uz sve veći javni interes da se osigura brza i adekvatna naknada štete trećim oštećenim osobama, koja je povezana s određenim vrstama djelatnosti ili aktivnosti, poput upravljanja motornim vozilima. Osobama koje se bave takvom djelatnošću propisuje se zakonska obveza da tu svoju odgovornost osiguraju, i to uz minimum unaprijed propisanih uvjeta, uključujući i osiguranu svotu, s obzirom na to da takva djelatnost po svojoj naravi donosi visok stupanj rizika odgovornosti za štetu trećim osobama. Riječ je o rizicima koji, ako se ostvare, mogu dovesti do vrlo visokih iznosa štete, pa je moguće očekivati da odgovorna osoba ne bi bila sposobna sama nadoknaditi štetu, odnosno da bi je i jedan jedini štetni događaj mogao lako dovesti do insolventnosti ili stečaja, a oštećenika ostaviti bez naknade štete.

Pojavom prvih automobila i njihovom sve masovnijom upotrebom tridesetih godina prošlog stoljeća javila se potreba za zakonskim propisivanjem obveze ugovaranja osiguranja od automobilske odgovornosti.<sup>9</sup> U današnje vrijeme obvezno je osiguranje automobilske odgovornosti postalo općeprihvaćeno diljem

---

<sup>9</sup> Prvo pravo obvezno osiguranje uvela je Danska 1918. godine. Švedska ga je uvela 1929. godine, zatim Austrija i Ujedinjeno Kraljevstvo 1930. godine, a tridesetih godina 20. st. to su učinile Švicarska, Lihtenštajn, Luksemburg, Monako, Čehoslovačka i Njemačka. Vidi Ćurković, M., *Obvezna osiguranja u prometu*, Inženjerski biro, Zagreb, 2007., str. 12 - 13. Massachusetts je prva država SAD-a koja je uvela obvezno osiguranje od automobilske odgovornosti, i to 1927. godine. Vidi Ryan, J. G., *Massachusetts tries no-fault*, American Bar Association Journal, Vol. 57, 1971., str. 431.

svijeta. Naime, u prometu na cestama, u svakodnevnom životu, rizici nastanka šteta izrazito su visoki, a moguće štetne posljedice veoma teške. Motorna vozila smatraju se opasnom stvari, pa je i odgovornost za onog tko njima upravlja u pravilu stroga.<sup>10</sup> Stoga se obvezno AO osiguranje uvodi prije svega u interesu zaštite oštećenih, tj. žrtava prometnih nesreća, ali i u interesu štetnika, tj. vlasnika i korisnika motornih vozila. U tom smislu, AO osiguranje preuzima socijalnu funkciju javne zaštite te postaje najvažnije sredstvo kojim društvo upravlja rizikom cestovnog prometa.<sup>11</sup>

Pojednostavljeno, možemo reći da se uobičajen sustav obveznog AO osiguranja sastoji od tri osnovna elementa. Prije svega, zakon propisuje da je svaki vlasnik motornog vozila, kao potencijalni štetnik, u obvezi zaključiti i održavati na snazi odgovarajuću policu osiguranja od automobilske odgovornosti, iz koje će se u slučaju ispunjenja osiguranog rizika oštećenoj osobi šteta pravodobno i uredno nadoknaditi. Nadalje, uz obvezu ugovaranja osiguranja, radi dodatne zaštite položaja potencijalnih oštećenika, uobičajeno se propisuje i njihovo pravo na izravnu tužbu protiv osiguratelja. Izravna tužba (*actio directa*) je procesno sredstvo za ostvarenje prava na izravnu naknadu štete od štetnikovog osiguratelja i stoga je nerazdruživa od obveznog osiguranja. Treći bitan element toga sustava je garancijski fond koji djeluje kao komplementarno sredstvo zaštite oštećenika kada štetnik i njegov osiguratelj nisu poznati ili nisu dostupni. Garancijski fondovi ustrojavaju se na nacionalnoj razini, u njih pridonose svi osiguratelji ovlašteni za obavljanje poslova AO osiguranja u dotičnoj državi, a služe prije svega za pokriće šteta od neosiguranih, neregistriranih ili nepoznatih vozila te u slučajevima kada je nemoguće ostvariti naknadu štete od odgovornog osiguratelja zbog njegove likvidacije ili stečaja. Svrha je takvog sustava financijski zaštititi širok krug trećih osoba, potencijalnih žrtava prometnih nezgoda, putem mehanizama kojima se postiže visok stupanj ostvarivosti njihovih potraživanja naknade pretrpljene štete.

U nas je obveza sklapanja ugovora o AO osiguranju propisana ZOOP-om. Zakonski je uređen obveznopravni odnos iz AO osiguranja i uspostavljen cjelovit sustav zaštite trećih osoba koje trpe štetu prouzročenu upotrebom vozila na motorni pogon. ZOOP osigurava jedinstvenost sadržaja ugovornog odnosa iz AO osiguranja. Da bi se osigurao *ratio* propisivanja obveznosti te vrste osigu-

<sup>10</sup> Gorenc, V. (ur.), Komentar Zakona o obveznim odnosima, RRIF-Plus, Zagreb, 2005., str. 1645.

<sup>11</sup> Ćurković, *Obvezna osiguranja...*, *op. cit.* u bilj. 9, str. 9 - 10.



ranja, opća je karakteristika da su odredbe ZOOP-a pretežito prisilnopravne naravi.<sup>12</sup> Stoga, opći uvjeti AO osiguranja svih osiguratelja u Hrvatskoj moraju biti usklađeni s odredbama ZOOP-a, a nadzor nad njihovom usklađenosti sa zakonom obavlja Hrvatska agencija za nadzor financijskih usluga (dalje u tekstu HANFA). Takav je sustav trebao osigurati cjelovitu, sigurnu i beziznimnu zaštitu svih sudionika u cestovnom prometu kojima - kao pješacima, vozačima ili putnicima u vozilu - bude nanescena bilo kakva šteta. Slučaj leasing - leasing uči nas da takav sustav danas u Hrvatskoj nije do kraja operativan.

### 3. ODREDBA O ISKLJUČENJU ŠTETE NA STVARIMA VLASNIKA VOZILA KOJIM JE PROUZROČENA ŠTETA

#### 3.1. Geneza isključenja, sudska praksa i stav osiguratelnog tržišta

Pravna je osnova za isključenje osiguranja po AO u slučaju leasing - leasing dvojaka. Prvo, to je odredba čl. 23. t. 2. ZOOP-a, prema kojoj:

*Po osnovi osiguranja od automobilske odgovornosti pravo na naknadu štete nema:  
[...]*

*2. vlasnik, suvlasnik, odnosno zajednički vlasnik te svaki drugi korisnik vozila kojim je prouzročena šteta i to na naknadu štete na stvarima.*

Drugo, pravna osnova u konkretnom slučaju je odredba ugovora o osiguranju AO kojom je u ugovor preuzeta ova zakonska odredba, a o stilizaciji takvih odredaba je već bilo govora u uvodu *supra*.

ZOOP pritom u čl. 3. st. 1. t. 8. definira pojam oštećene osobe kao svake osobe kojoj je nanescena šteta na stvarima i/ili na osobama i koja time stječe pravo podnošenja odštetnog zahtjeva. Dakle, u smislu ZOOP-a vlasnik, suvlasnik, zajednički vlasnik te svaki drugi korisnik vozila kojim je prouzročena šteta ni u kom slučaju ne mogu se smatrati trećom oštećenom osobom u pogledu štete na stvarima. Isključenje prava vlasnika vozila kojim je prouzročena šteta na odštetni zahtjev za naknadu štete na stvarima s osnove AO osiguranja potječe još iz Zakona o osiguranju imovine i osoba Socijalističke Republike Hrvatske (dalje u tekstu ZOIO 77).<sup>13</sup> Taj se republički zakon primjenjivao uz jugoslavenski

<sup>12</sup> Pavić, D., *Ugovorno pravo osiguranja, komentar zakonskih odredaba*, Tectus, Zagreb, 2009., str. 94 - 95.

<sup>13</sup> Narodne novine, br. 53/1977, 10/1986.

Zakon o osnovama sustava osiguranja imovine i osoba<sup>14</sup>, a regulirao je među ostalim obvezno AO osiguranje. Člankom 21. ZOIO-a 77 bilo je propisano tko je treća osoba u smislu AO osiguranja te oni koji se ne smatraju trećim osobama nisu imali pravo na naknadu štete nastale pri upotrebi motornog vozila s osnove AO osiguranja. Sukladno čl. 21. ZOIO-a 77:

*...trećim osobama, u smislu ovoga zakona, ne smatraju se:*

*1. osoba koja je od odgovornosti za štetu osigurana obaveznim osiguranjem (korisnik, vlasnik, suvlasnik, držatelj, ovlašteni vozač) i neovlašteni vozač...*

Poslije je predmetnu materiju cjelovito regulirao Zakon o osnovama sistema osiguranja imovine i osoba (dalje u tekstu ZOSOIO 90).<sup>15</sup> On je u Republici Hrvatskoj nastavio vrijediti na temelju Zakona o preuzimanju saveznih zakona iz oblasti financija, koji se u Republici Hrvatskoj primjenjuju kao republički zakoni<sup>16</sup> sve do 1994. godine, kada je donesen Zakon o osiguranju (dalje u tekstu ZOS 94).<sup>17</sup> Odgovarajuća odredba članka 92. točke 2. ZOSOIO-a 90 glasila je:

*Nema pravo na naknadu štete po osnovi osiguranja autodgovornosti:*

*[...]*

*2. vlasnik, korisnik, suvlasnik i drugi imalac vozila i onda kad nisu upravljali vozilom u času nastupanja štete.*

Slično tome, ZOS 94 u članku 84. propisivao je:

*Nema pravo na naknadu štete po osnovi osiguranja od automobilske odgovornosti za štete trećim osobama:*

*[...]*

*2. vlasnik, suvlasnik i svaki drugi korisnik vozila u slučaju štete na stvarima.*

Konačno, kada je donesen novi Zakon o osiguranju iz 2005. godine (dalje u tekstu ZOS 2005)<sup>18</sup>, u njemu su zadržane samo statusne odredbe o osiguranju, dok su odredbe o obaveznim osiguranjima u prometu izdvojene u poseban zakon, tj. ZOOP. Odgovarajuća danas važeća odredba o isključenju štete na stvarima vlasnika vozila kojim je prouzročena šteta nalazi se u čl. 23. ZOOP-a, već citiranom *supra*.

<sup>14</sup> Sl. list SFRJ, br. 24/1976.

<sup>15</sup> Sl. list SFRJ, br. 17/1990, 82/1990.

<sup>16</sup> Narodne novine, broj 53/1991.

<sup>17</sup> Narodne novine, br. 9/1994, 20/1997, 46/1997 - pročišćeni tekst, 116/1999, 11/2002.

<sup>18</sup> Narodne novine, br. 151/2005, 87/2008, 82/2009.

Predmetno isključenje opravdava se svrhom AO osiguranja kojemu je cilj pokriti odgovornost za štete nastale trećim osobama, a ne vlastitu štetu, tj. štetu osobe čija je odgovornost pokrivena osiguranjem, odnosno osobe na kojoj leži obveza sklapanja ugovora o osiguranju.

U podlozi je, dakle, argument da je riječ o osiguranju odgovornosti, a vlasnik sam sebi ne može odgovarati za štetu.<sup>19</sup> Ipak, postoje i drukčija rješenja. U pomorskom osiguranju tako je uvriježena tzv. *sistership clause* u ugovorima o osiguranju odgovornosti broдача, tj. odredba prema kojoj se u slučaju sudara brodova istog vlasnika za potrebe naknade štete s osnove pokrića odgovornosti za sudar uzima kao da je riječ o brodovima dvaju različitih vlasnika.<sup>20</sup> Takvo različito rješenje za isti slučaj u pomorskom pravu posljedica je složenih pravnih i faktičnih odnosa koji nastaju u brodarstvu prilikom iskorištavanja brodova. Pravo, odnosno posebno modelirane ugovorne odredbe trebaju tada vjerno odražavati potrebe strana u poslovnom odnosu kako bi se u slučaju štete što više sačuvali širi poslovni interesi. Iako je bilo takvih prijedloga, hrvatski zakonodavac nije prihvatio takav pristup u obveznom AO osiguranju. Razlog za to najvjerojatnije leži u tome što je riječ o riziku koji domaćim osigurateljima jednostavno nije prihvatljiv jer se smatra da bi takvo rješenje moglo nesavjesne osiguranike inspirirati na namještanje šteta i prijevare osiguranja, što bi u konkretnim okolnostima bilo teško dokazivo.<sup>21</sup> Na taj je način zakonski uređena prevencija prijevara osiguranja, a sama namjera namještanja šteta osiguranja vlasnika dvaju i više vozila postala je neoboriva presumpcija, s obzirom na to da je isključenjem takvih šteta iz osiguranja nestala i svaka potreba za dokazivanjem postojanja takve prijevare. Dakle, načelno se pošlo od redovitih odnosa koji postoje kod osiguranja motornih vozila, gdje je u većini slučajeva riječ o subjektima (fizičkim osobama) s jednim ili rjeđe manjim brojem vozila u vlasništvu. Nije predviđen nikakav izuzetak za slučaj leasing - leasing, premda se zbog leasinga kao specifičnog pravnog posla znatno kompliciraju odnosi odgovornosti za štetu, a time i odnosi iz osiguranja te je potpuno ignoriran razvoj prava u tom području u posljednjih dvadesetak godina. Složenost pravnih i poslovnih odnosa u tom slučaju možemo načelno usporediti sa složenošću odnosa u iskorištavanju brodo-

<sup>19</sup> Ćurković, *Obvezna osiguranja...*, *op. cit.* u bilj. 9, str. 186.

<sup>20</sup> Detaljnije o *sistership clause* vidi Pavić, D., *Pomorsko osiguranje: pravo i praksa*, Književni krug, Split, 2012., str. 362 - 363.

<sup>21</sup> Vidi Ćurković, *Obvezna osiguranja...*, *op. cit.* u bilj. 9, str. 186 - 187; Ćurković, M., *Odgovornost osiguratelja za štetu na temelju obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti*, Hrvatska pravna revija, Vol. 4, br. 12, 2004., str. 28 - 30.

va, gdje smo pokazali da je pomorsko osiguranje već tradicionalno išlo u korak sa specifičnim zahtjevima poslovnih subjekata u sličnom slučaju, štiteći prije svega imovinske interese uključene u pomorskoplovidbeni pothvat. Upravo je to neuralgična točka za rješavanje problema leasing - leasing. Naime, uvođenjem novih instituta poput leasinga u konstrukciju vlasništva i osiguranja motornih vozila izmijenjeni su faktični odnosi na tržištu u odnosu na dotada postojeće. Stoga mjerodavni propisi, ponuda i uvjeti osiguranja moraju vjerno odražavati i štiti interese subjekata iz leasinga tako što će predvidjeti određena odstupanja, iznimke, tj. "modelirati" odredbe ugovora o AO. U protivnom, lako je moguća pojava erozije povjerenja u inače stabilan sustav AO te loših posljedica na šire poslovne odnose.

Da bismo ispravno protumačili predmetno isključenje osiguranja u slučaju leasing - leasing, potrebno je najprije razumjeti značenje ključnih pojmova, a zatim to pitanje sagledati u odnosu na relevantne odredbe ZOOP-a te odredbe ZOO-a o odgovornosti za štete izazvane motornim vozilom u pogonu. Krenimo od vlasnika vozila. Taj pojam nije definiran u ZOOP-u, pa stoga u smislu propisa o obveznom AO osiguranju on nema neko posebno značenje i treba se tumačiti u skladu s općim građanskim (stvarnim) pravom. Najčešće, vlasnik je osoba koja je u tom svojstvu navedena u prometnoj dozvoli i knjižici vozila. No riječ je o oborivoj presumpciji, pa se vlasništvo može dokazivati i drugim sredstvima, npr. kupoprodajnim ili darovnim ugovorom, rješenjem o nasljeđivanju itd., koji stranke nisu evidentirale u odgovarajućim evidencijama. Naime, stvarno stanje ne mora nužno odgovarati formalnom stanju prometnih dokumenata. Ipak, pretpostavlja se, dok se ne dokaže suprotno, da je vlasnik vozila osoba koja je u tom svojstvu navedena u prometnim dokumentima i javnopravnim ispravama o vozilu.<sup>22</sup>

Identificiranje vlasnika važno je zbog utvrđivanja na kome leži odgovornost za štete prouzročene uporabom vozila te čija je obveza ugovaranja AO osiguranja, odnosno tko odgovara za neizvršenje te obveze.<sup>23</sup> Naime, ZOOP propisuje da je vlasnik dužan prije uporabe vozila u prometu, sklopiti ugovor o obveznom AO osiguranju te ga obnavljati sve dok je vozilo u prometu. Nadalje, istim zakonom propisano je da je vlasnik vozila dužan sklopiti ugovor o osiguranju od odgovornosti za štetu koju uporabom vozila može nanijeti trećim osobama zbog smrti, tjelesne ozljede, narušavanja zdravlja, uništenja ili oštećenja stvari,

---

<sup>22</sup> Ćurković, *Odgovornost osiguratelja...*, *ibid.*, str. 63.

<sup>23</sup> *Ibid.*

i to stoga što upravo vlasnik odgovara za štetu koju pretrpe treće osobe u vezi s pogonom motornog vozila.<sup>24</sup> Pritom je njegova odgovornost prema trećim osobama u pravilu objektivna, tj. neovisna o postojanju krivnje.<sup>25</sup> Da bi vlasnik bio odgovoran, nije potrebno ni da on sam upravlja vozilom, ni da se vozilo stavlja u pokret u njegovu interesu. Njegova odgovornost ostaje primarna i u vrijeme dok se vozilom koristi neka druga osoba uz njegovu suglasnost. Ako je motorno vozilo u suvlasništvu ili zajedničkom vlasništvu više osoba, sve su one obveznici sklapanja ugovora o osiguranju te solidarni dužnici iz odnosa odgovornosti za štetu prouzročenu motornim vozilom.<sup>26</sup>

Pojam korisnika vozila definiran je ZOOP-om kao fizička ili pravna osoba koja voljom vlasnika stvarno raspolaže prijevoznim sredstvom.<sup>27</sup> Taj pojam, dakle, potencijalno obuhvaća vrlo širok krug osoba koje bi se mogle naći u posjedu vozila npr. temeljem ugovora o najmu, zakupu, zatim na temelju posudbe, ostave itd.<sup>28</sup> Nema dvojbe da se korisnikom vozila prema tome ima smatrati primatelj leasinga kad je riječ o vozilu u leasingu, s obzirom na to da leasing društvo kao vlasnik vozila upravo primatelju leasinga za vrijeme trajanja ugovora o leasingu ustupa posjed vozila i pravo korištenja vozilom. Logična je

---

<sup>24</sup> Arg. čl. 4. st. 1. i čl. 22. st. 1. ZOOP te čl. 1069. st. 1. ZOO.

<sup>25</sup> Iznimka su u tom pogledu međusobni odštetni zahtjevi vlasnika motornih vozila (kada je šteta prouzročena pogonom dvaju ili više vozila) i za koje se odgovornost cijeni prema stupnju dokazane krivnje sukladno čl. 1072. ZOO-a. U svakom slučaju, vlasnik vozila može se osloboditi odgovornosti za štetu (u cijelosti ili djelomično) ako dokaže da je postojao neki od razloga predviđenih u čl. 1067. ZOO-a. Vlasnik će se osloboditi odgovornosti i ako dokaže da je do štete došlo u slučaju neovlaštenoga korištenja vozilom, pod uvjetom da sam vlasnik nije omogućio neovlašteno korištenje vozilom svojom krivnjom ili krivnjom osoba koje su se trebale brinuti o vozilu (arg. ZOO, čl. 1070.). Konačno, vlasnik bi se mogao osloboditi odgovornosti za štetu i kada bi dokazao da je vozilo povjerio nekoj trećoj osobi da se njime služi ili da ga nadgleda, a koja osoba nije kod vlasnika na radu, sve pod uvjetom da šteta nije proizašla iz neke skrivene mane ili skrivenog svojstva stvari (arg. ZOO, čl. 1066.).

<sup>26</sup> Čl. 1069. st. 2. ZOO.

<sup>27</sup> Čl. 3. st. 1. t. 3. ZOOP.

<sup>28</sup> Ovdje je korisno napomenuti da je u slučajevima neformalne posudbe, ostave i slično, pitanje identifikacije osobe korisnika vozila faktično pitanje, tj. riječ je o osobi koju je vlasnik ovlastio da se koristi vozilom, što može biti i vrlo kratkoročan odnos, pa se identifikacija korisnika vozila može u praksi svesti na puku identifikaciju osobe vozača u određenom relevantnom trenutku. S druge strane, ugovor o leasingu je formalan i temeljem njega se stvara dugotrajniji pravni odnos te je položaj primatelja leasinga kao korisnika vozila u tom smislu bitno različit.

stoga odredba članka 9. Pravilnika o registraciji i označavanju vozila<sup>29</sup> (dalje u tekstu PROV) koja glasi:

*Ako je vlasnik vozila leasing društvo, u prometnu dozvolu se uz vlasnika vozila, u prostor za napomenu upisuje i korisnik leasing vozila.*

S tim u vezi, za raspravu nam je vrlo važna odredba čl. 4. st. 1. t. 3. ZOO-a koja glasi:

*Ako je prijevozno sredstvo, sukladno propisima o registraciji, evidentirano na korisnika prijevoznog sredstva, odredbe ovoga zakona koje vrijede za vlasnika prijevoznog sredstva na odgovarajući se način primjenjuju i na korisnika prijevoznog sredstva.*

Iz citiranih propisa među ostalim proizlazi da je primatelj leasinga kao evidentirani korisnik vozila, jednako kao i vlasnik, u obvezi sklapanja i održavanja na snazi ugovora o obveznom AO osiguranju.<sup>30</sup> To je sasvim opravdano jer riječ je o trajnijem odnosu u okviru kojega primatelj leasinga preuzima gotovo sva bitna vlasnička ovlaštenja i dužnosti.<sup>31</sup> Naime, osim prava na posjed i korištenje vozilom, primatelj leasinga prema uobičajenim uvjetima ugovora o leasingu ima sve dužnosti održavanja i brige o vozilu.<sup>32</sup> Dok je primatelj leasinga korisnik vozila, on je ujedno i nositelj odgovornosti za štete prouzročene uporabom vozila, sukladno čl. 1066. st. 1. ZOO-a koji propisuje:

*(1) Umjesto vlasnika stvari, i isto kao on, odgovara osoba kojoj je vlasnik povjerio stvar da se njome služi [...].<sup>33</sup>*

<sup>29</sup> Narodne novine, br. 151/2008, 99/2010, 75/2009.

<sup>30</sup> Čl. 4. st. 1. i čl. 22. st. 1. ZOOP.

<sup>31</sup> Uobičajeno trajanje ugovora o leasingu vozila na domaćem tržištu je 3 do 5 godina.

<sup>32</sup> Vidi npr. čl. 5. st. 3. *Općih uvjeta uz ugovore o financijskom leasingu broj FL-02000*, S-leasing koji glasi: "Primatelj leasinga se obvezuje o svom trošku i pažnjom dobrog i savjesnog gospodarstvenika pravilno održavati i koristiti Objekt leasinga, obavljati sve potrebne tehničke preglede, popravke i održavanje te voditi brigu o besprijekornom, funkcionalnom i sigurnom stanju Objekta leasinga. Primatelj leasinga obavezan je o svojem trošku obaviti sve potrebne preglede, prijave, provjere, inspekcijske kontrole koje su predviđene aktualnom zakonskom regulativom u Republici Hrvatskoj." Istu odredbu nalazimo u čl. 5. st. 3. *Općih uvjeta uz ugovore o operativnom leasingu broj OL-02000*, S-leasing, *op. cit.* u bilj. 5. Vidi sličnu odredbu u čl. 10. st. 1. *Općih uvjeta Porsche leasinga za zaključenje Ugovora o financijskom leasingu* i u čl. 10. st. 1. *Općih uvjeta Porsche leasinga za zaključenje Ugovora o operativnom leasingu*, Porsche leasing, *op. cit.* u bilj. 5. Odgovarajuće odredbe nalazimo i u općim uvjetima drugih leasing društava.

<sup>33</sup> Riječ je o jednoj od općih odredbi iz Odsjeka 4. ZOO-a koji uređuje odgovornost za štetu od opasne stvari ili opasne djelatnosti, u okviru kojeg Odsjeka su sadržane i posebne odredbe o odgovornosti za štete izazvane motornim vozilom u pogonu (čl. 1068.

Dakle, primarna odgovornost za štetu koju prouzroči motorno vozilo u pogonu leži na vlasniku vozila, u ovom slučaju na leasing društvu. No leasing društvo te bi se odgovornosti moglo lako osloboditi, dokazujući da za štetu umjesto njega odgovara primatelj leasinga. U praksi, međutim, to se pitanje uglavnom ne otvara jer osiguratelj jedinstvenom policom osiguranja AO pokriva odgovornost i vlasnika i svih osoba “koje voljom vlasnika sudjeluju u uporabi prijevoznog sredstva”.<sup>34</sup> Stoga i sam zakonski puni naslov ove vrste osiguranja glasi osiguranje vlasnika, odnosno korisnika vozila od odgovornosti za štete nanese trećim osobama.<sup>35</sup> Ipak, za temu naše rasprave ovo pitanje doista jest relevantno jer bi ono trebalo utjecati na značenje pojma treće osobe u kontekstu osnovnog odnosa odgovornosti za štetu, kao i u kontekstu obveznog AO osiguranja, što ćemo detaljnije razložiti u nastavku.<sup>36</sup>

Prije toga, osvrnimo se na sudsku praksu proizašlu iz odredbe općih uvjeta AO osiguranja, odnosno odgovarajućih zakonskih odredbi o isključenju štete na stvarima vlasnika vozila kojim je prouzročena šteta. Naime, pregledom relevantne sudske prakse ustanovili smo da je ustaljen stav sudova kako sukladno odnosnim zakonskim odredbama kao i iz njih proizašlim odredbama općih uvjeta osiguratelja vlasnik dvaju vozila oštećenih u međusobnom sudaru nema pravo na naknadu štete na vozilu po osnovi osiguranja od automobilske odgovornosti za štetu nanese trećim osobama. Tako se npr. u obrazloženju odluke Županijskog suda u Zagrebu iz 1998. godine navodi: “...na tako utvrđeno činjenično stanje prvostupanijski je sud pravilno primijenio materijalno pravo kada je odbio tužitelja s tužbenim zahtjevom, jer budući je isti vlasnik oba automobila koja su učestvovala u štetnom događaju, u smislu čl. 21. Zakona o

---

- 1072.). Kako je već navedeno *supra*, motorno vozilo smatra se opasnom stvari pa se na odgovornost za štete izazvane motornim vozilom u pogonu, osim posebnih odredbi iz čl. 1068. - 1072. ZOO-a primjenjuju i opće odredbe Odsjeka 4., tj. čl. 1063. - 1067. Zanimljivo je ovdje navesti i odredbe stavaka 2. i 3. članka 1066. koji glase: “2. Ali će pored nje odgovarati i vlasnik stvari ako je šteta proizašla iz neke skrivene mane ili skrivenog svojstva stvari na koje joj nije skrenuo pozornost.; 3. U tom slučaju odgovorna osoba koja je isplatila naknadu oštećeniku ima pravo zahtijevati cijeli njezin iznos od vlasnika.”

<sup>34</sup> Čl. 5. ZOOP-a nosi naslov *Suosigurane osobe*, a glasi: “Osiguranjem vlasnika prijevoznog sredstva od odgovornosti za štetu nanese trećim osobama pokrivena su i štete koje prouzroče osobe koje voljom vlasnika sudjeluju u uporabi prijevoznog sredstva.”

<sup>35</sup> Čl. 2. st. 1. t. 2. ZOOP.

<sup>36</sup> Opširnije vidi *infra*, t. 3.2. *Kritika funkcioniranja isključenja kad je riječ o vozilu u leasingu.*

osiguranju imovine i osoba<sup>37</sup> koji je bio na snazi u vrijeme štetnog događaja, tužitelj se nije smatrao trećom osobom, pa nema pravo na naknadu štete [...] valja navesti da je naprijed citiranim zakonom bilo propisano tko je treća osoba, te oni koji se ne smatraju trećim osobama nemaju pravo na naknadu štete nastale pri upotrebi motornog vozila, bez obzira da li je u momentu štete vozilom upravljao vlasnik, odnosno osiguranik *ili netko treći temeljem posudbe, zakupa ili protupravnog oduzimanja.*<sup>38</sup>

Za temu naše rasprave relevantna je i odluka Vrhovnog suda RH iz 1985. godine, osobito u vezi citiranog čl. 1066. st. 1. ZOO-a, ali i razumijevanja današnjeg značenja pojma korisnik vozila u vezi s nekadašnjim značenjem pojma držatelj vozila.<sup>39</sup> Naime, držateljem vozila, koji je također bio isključen iz kruga trećih osoba kad je riječ o zahtjevu za naknadu štete na stvarima, smatrala se osoba na koju je vlasnik prenio ovlaštenje da se vozilom služi za vlastiti račun i u vlastitom interesu. Dakle, to je bio uži pojam od pojma korisnik vozila jer se korisnikom vozila smatrala (i danas se smatra) svaka osoba koja se vozilom koristi voljom vlasnika. Odnos držatelja prema vozilu trajnije je prirode i podrazumijeva mnogo čvršću stvarnu vezu između osobe i stvari, sličniju odnosu vlasnika prema stvari. U tom smislu smatramo da bi se u današnjim okolnostima primatelj leasinga trebao smatrati upravo držateljem vozila jer na njega vlasnik (leasing društvo) prenosi ovlaštenje da se vozilom služi za vlastiti račun i u vlastitom interesu. Posljedično, primatelj leasinga odgovara za upotrebu vozila *umjesto vlasnika* i isto kao vlasnik<sup>40</sup>, što bi značilo da postojanje držateljeve odgovornosti u pravilu<sup>41</sup> isključuje odgovornost vlasnika. U obrazloženju spomenute odluke Vrhovnog suda navodi se: "Tužena je u žalbi protiv prvostepene presude prigovorila da se tužitelj u smislu odredbe čl. 21. toč. 1. Zakona o osiguranju imovine i osoba (Narodne novine br. 53/77) ne može smatrati trećom osobom zato što mu je majka kao vlasnica vozila povjerila to vozilo da se njime služi [...], a iz takvog prigovora slijedi da tužena smatra da je tužitelj bio ne samo korisnik već i držatelj vozila. [...] Držatelj vozila nije samo osoba koja se koristi

<sup>37</sup> Narodne novine, br. 53/77.

<sup>38</sup> Presuda Županijskog suda u Zagrebu Gž 140/1998 od 15. 12. 1998., <http://sudskapraksa.vsrh.hr/supra/OdlukaSviPodaci.asp?docID=3D23327D8EEA&URLback=PregledOdluka.asp> (15. 2. 2012.). Naglasak dodale autorice.

<sup>39</sup> Arg. ZOIO 77, čl. 21. st. 1.

<sup>40</sup> Arg. ZOO, čl. 1066. st. 1.

<sup>41</sup> Iznimka potpunog isključenja vlasnikove odgovornosti citirane su odredbe čl. 1066. st. 2. i 3. ZOO-a. Vidi *supra* bilj. 33.



vozilom, već ona osoba na koju je vlasnik vozila prenio ovlaštenje da se vozilom služi za vlastiti račun i u vlastitom interesu. I baš zato što držatelj vozila na temelju takvog ovlaštenja vlasnika čini prema vozilu izvjesne faktičke radnje i što se vozilo nalazi u njegovoj faktičkoj kontroli, on je u stanju da ga nadgleda i spriječi štetu zbog čega je i odgovoran za štetu umjesto vlasnika.”<sup>42</sup>

Nažalost, pojam držatelja vozila u hrvatskom je pravu osiguranja u međuvremenu napušten. Iz daljnjeg izlaganja bit će vidljivo da bi vraćanje pojma držatelja u zakon i uvjete osiguranja moglo pomoći u rješavanju problema pravne sigurnosti koji smo prepoznali u slučaju leasing - leasing i pridonijeti primjerenijoj raspodjeli rizika vezanih za uporabu vozila među svim zainteresiranim stranama.

Iz dosadašnjeg izlaganja možemo zaključiti da je isključenje prava vlasnika vozila kojim je prouzročena šteta na naknadu štete na stvarima s osnove AO osiguranja očito vrlo uvriježena norma AO osiguranja s dugom poviješću. Pritom valja ponoviti da ta norma potječe iz vremena kada leasing vozila nije postojao. U današnje vrijeme, kada je leasing vrlo uobičajen oblik financiranja nabave vozila i kada broj vozila u leasingu doseže gotovo 8% svih registriranih vozila u Hrvatskoj, smatramo da je nužno ponovno promišljanje o raspravljanju odredbi i njezina prilagodba novonastaloj situaciji. Štoviše, da problem doista postoji, potvrđuje i činjenica da je hrvatski pravobranitelj osiguranja tijekom 2010. godine pokrenuo raspravu o tom pitanju u okviru Hrvatskog ureda za osiguranje (dalje: HUU). U prijedlogu pravobranitelja osiguranja za pokretanje inicijative za donošenje izmjena i dopuna ZOOP-a navodi se: “Postojeće se stajalište društava za osiguranje koje se temelji na članku 22. cit. Zakona, da osiguranjem od automobilske odgovornosti nisu pokrivena štete koje vlasnik vozila nanese samome sebi - ukazuje formalno pravno ispravnim, iako u pojedinim slučajevima prema korisnicima leasinga može biti nepravedno jer im uskraćuje osigurateljno pokriće iako imaju urednu policu osiguranja od automobilske odgovornosti. [...] Kako bi se naša rješenja približila uglavnom jedinstvenim i u svakom slučaju sličnim rješenjima zemalja EU, a s time u vezi kako bi se u Hrvatskoj zaštita potrošača (u ovom slučaju zaštita osiguranika i oštećenih osoba) podigla na višu razinu, a na što upućuje i Zakon o osiguranju (članak 267. stavak 2.), od društava za osiguranje se očekuje da pojačaju svoje napore radi donošenja izmjena i dopu-

---

<sup>42</sup> Presuda Vrhovnog suda Hrvatske VsH, Rev 1365/84 od 13. 3. 1985., PSP 29/81, vidi Ilić, A., *Ugovor o osiguranju, II. dio - Obvezno osiguranje motornih vozila prema propisima i sudskoj praksi*, Croatia osiguranje d.d., Zagreb, 1992., str. 50.

na Zakona o obveznim osiguranjima u prometu (na dosada predložene mjere nažalost nismo od Ministarstva financija primili nikakav odgovor), te da svoj Sporazum o načinu postupanja pri primjeni Zakona o obveznim osiguranjima u prometu u praksi dopune i prilagode naprijed navedenim rješenjima koja se primjenjuju u zemljama EU.<sup>43</sup>

Službeno stajalište domaćih osiguratelja o tom problemu opisano je u naputku HUO-a iz Okružnice svim društvima za osiguranje iz 2001. godine, koji i dalje vrijedi, a u kojem među ostalim stoji: "Upravni odbor Hrvatskog ureda za osiguranje je glede prava na naknadu štete davatelja odnosno primatelja leasinga temeljem osiguranja od automobilske odgovornosti [...] izrazio stajalište kako slijedi: Kao što je poznato, ugovorom o leasingu davatelj leasinga prenosi na primatelja leasinga pravo korištenja vozila za ugovoreno razdoblje. Primatelj leasinga ne postaje vlasnikom vozila, vozilo dakle i nadalje ostaje u vlasništvu davatelja leasinga (u pravilu do isteka ugovora o leasingu) koji je stoga i u prometnoj dozvoli upisan kao vlasnik vozila. U slučaju štete na vozilu koje koristi primatelj leasinga pravo na naknadu štete iz osnove osiguranja od automobilske odgovornosti pripada davatelju leasinga koji podnosi odštetni zahtjev osiguratelju štetnika. Drugačija je, međutim, pravna situacija kada je i vozilo štetnika u vlasništvu *istog davatelja leasinga* - davatelj leasinga koji je na primatelja leasinga prenio pravo korištenja oštećenog vozila u takvom slučaju nije treća osoba te sukladno članku 82. i 84. Zakona o osiguranju nema pravo na naknadu štete nastale zbog uništenja ili oštećenja vozila - kao uostalom niti primatelj leasinga jer nije vlasnik vozila te stoga ne može biti aktivno legitimiran. Glede prava na naknadu štete iz osnove osiguranja od automobilske odgovornosti pravna je situacija, dakle, istovjetna kao i u slučaju sudara dva vozila koja su u vlasništvu bilo kojeg drugog istog vlasnika (pravne ili fizičke osobe s dva i više vozila - npr. poduzeća rent-a-car, autoprijevozničkog poduzeća i sl.)."<sup>44</sup>

### 3.2. Kritika funkcioniranja isključenja kad je riječ o vozilu u leasingu

Raspravljano isključenje iz osiguranja i njegova interpretacija prihvaćena u domaćoj sudskoj praksi ostaju uglavnom održivi i opravdani sve dok vlasnik efektivno obavlja nadzor nad vozilom i njegovom uporabom. Međutim, opisano

<sup>43</sup> Lui, *Financijski leasing...*, op. cit. u bilj. 2.

<sup>44</sup> Ugovor o leasingu - pravo na naknadu štete temeljem osiguranja od automobilske odgovornosti. Hrvatski ured za osiguranje, Okružnica br. 73/2001 od 20. 11. 2001.

pravno rješenje, ako ga se bezuvjetno pridržavamo, počinje stvarati nepravilan učinak u slučajevima kada osoba koja je formalnopravno vlasnik vozila u stvarnosti ne ispunjava svoja bitna vlasnička ovlaštenja i dužnosti, nego ih trajnije prenosi na neku drugu osobu, korisnika, primjerenije *držatelja*, kao što je to tipično upravo za ugovore o leasingu vozila.

Odnos leasing društava kao vlasnika prema “svojim” vozilima kao objektima leasinga specifičan je te se ona u tom pogledu ne mogu usporediti čak ni s rent-a-car društvima niti s prijevoznicima koji su vlasnici većeg broja vozila. Smatramo da je u kontekstu AO osiguranja potonje opravdano isključivati iz kruga trećih oštećenih osoba kada dva ili više njihovih vozila sudjeluju u sudaru jer je tada u cijelosti riječ o jednom te istom imovinskom interesu, a ne o odgovornosti prema trećima. Rent-a-car društvo, iako iznajmljuje svoja vozila različitim osobama, zadržava nad svojim vozilima nadzor, održava ih, brine se o njima u svakom pogledu o vlastitom trošku i efektivno njima raspoložbe stvarno izvršavajući svoja vlasnička ovlaštenja i dužnosti. Slično vrijedi i za prijevoznika koji je vlasnik više vozila. Stoga ne bi bilo u skladu sa svrhom AO osiguranja da ono pokriva tako nastale štete na vozilima istog vlasnika. Naprotiv, vlasnik bi se od takvih šteta trebao zaštititi kasko osiguranjem svojih vozila.

Za razliku od rent-a-car i prijevoznčkih društava, leasing društva u pravilu temeljem ugovora o leasingu prenose većinu svojih vlasničkih ovlaštenja i dužnosti na primatelje leasinga. Dok se uobičajen ugovor o operativnom leasingu u domaćem pravu ocjenjuje kao najbliži zakupu<sup>45</sup>, a ugovor o financijskom leasingu kao ugovor koji ima istu bit kao kupoprodaja s obročnim otplatama cijene<sup>46</sup>, njihova je svrha u svakom slučaju financiranje nabave vozila za potrebe primatelja leasinga. Iako je davatelj leasinga formalno vlasnik predmeta leasinga, primatelja leasinga smatra se tzv. ekonomskim vlasnikom.<sup>47</sup> Moglo bi se reći da vlasništvo nad objektom leasinga davatelju leasinga služi samo u svrhu osiguranja potraživanja prema primatelju leasinga. Naime, leasing društvo koje snosi rizik financiranja leasing posla mora osigurati održavanje obveze primatelja leasinga. Naknada, koju plaća primatelj leasinga, pokriva cijenu objekta leasinga, kamate i uključenu dobit.<sup>48</sup>

<sup>45</sup> Brežanski, J., *Ugovor o leasingu - novo zakonsko uređenje*, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, Vol. 29., br. 1, 2008., str. 1 - 28.

<sup>46</sup> Takav je stav Vrhovni sud iznio u obrazloženju odluke u predmetu VTS RH, Pž-3592/94 od 15. 11. 1994.

<sup>47</sup> Brežanski, *Ugovor o leasingu...*, *op. cit.* u bilj. 45, str. 13.

<sup>48</sup> *Ibid.*

Na domaćem su se tržištu iskristalizirali uobičajeni opći uvjeti leasinga vozila sukladno kojima se na primatelje leasinga, osim prava korištenja, prenose sve obveze održavanja, tehničkih pregleda, registracije, popravaka i dr.<sup>49</sup> Osim toga se na primatelje leasinga prebacuje sav rizik oštećenja i propasti vozila kao objekta leasinga, kao i rizik potpune ili djelomične nemogućnosti korištenja vozila iz bilo kojeg razloga. Tako ćemo u općim uvjetima domaćih osiguratelja gotovo uvijek pronaći klauzule slične sljedećima:

*Niti u kojem slučaju, pa niti u slučajevima ograničene ili potpune nemogućnosti korištenja Objekta leasinga zbog oštećenja, propasti, gubitka, pravne, tehničke ili gospodarsvene neupotrebljivosti, gubitka funkcije, štetnog događaja ili bilo kojeg drugog razloga, Primatelj leasinga nije oslobođen plaćanja rata leasing naknade te svih ostalih troškova, posebnih naknada i izdataka kako je definiramo Ugovorom.<sup>50</sup>*

*Primatelj leasinga snosi odgovornost i sve troškove za štetu koja zbog otklona štete ili iz bilo kojih razloga ne bude podmirena od strane osiguravajućeg društva. U tom slučaju je Primatelj leasinga obvezan Davatelju leasinga platiti ukupnu štetu i nadoknaditi uz to vezane dodatne troškove, odnosno o svom trošku staviti Objekt leasinga u prvobitno stanje.*

*Ukoliko osiguravatelj iz bilo kojih razloga Davatelju leasinga ne želi platiti naknadu štete ili kasni sa plaćanjem naknade, tada se Primatelj leasinga obvezuje da će Davatelju leasinga i nadalje plaćati rate i sve druge naknade za leasing [...].*

*Primatelj leasinga je u slučaju štete odgovoran za popravak Objekta leasinga, urednu prijavu i likvidaciju štete prema zakonu te se obvezuje ponovo uspostaviti tržišnu vrijednost Objekta leasinga prije oštećenja. Eventualne razlike između stvarno nastale i dosuđene odnosno isplaćene štete, kao i troškove sudskih i drugih postupaka u svezi s odštetnim zahtjevima snosi Primatelj leasinga.<sup>51</sup>*

Uz to se općim uvjetima leasinga uobičajeno predviđa pravo davatelja leasinga na raskid ugovora zbog potpunoga gubitka objekta leasinga, u kojem slučaju primatelju leasinga odmah dospijevaju sva plaćanja iz ugovora o leasingu. To može biti propisano slično kao npr. u sljedećoj klauzuli:

*Davatelj leasinga može odmah pisanim putem raskinuti Ugovor i sva plaćanja iz Ugovora o [...] leasingu, koja mu je Primatelj leasinga dužan, odrediti dospjelim,*

<sup>49</sup> Vidi *supra* bilj. 32.

<sup>50</sup> Vidi npr. čl. 5. st. 1., FL 02000 i OL 02000, S-leasing, *op. cit.* u bilj. 5; čl. 13., Opći uvjeti Porsche leasinga (financijski i operativni leasing), *op. cit.* u bilj. 5.

<sup>51</sup> Vidi npr. čl. 6. st. 2., FL 02000 i OL 02000, S-leasing; čl. 14. st. 4., Opći uvjeti Porsche leasinga (financijski i operativni leasing), *ibid.*

*u sljedećim slučajevima: [...] kod totalne štete odnosno uništenja, krađe ili gubitka Objekta leasinga.*<sup>52</sup>

Na posljertku, ugovorom o leasingu na primatelja se uobičajeno prenose i svi rizici odgovornosti vezane uz uporabu vozila, kao što se to, primjerice, predviđa u sljedećoj klauzuli:

*Primatelj leasinga je obvezan vozilo koristiti pozornošću dobrog gospodarstvenika, te voditi brigu o stalnom besprijekornom, funkcionalnom i za promet sigurnom stanju vozila, nadalje preuzima na sebe i snosi sve s vlasništvom, posjedom i pogonom vozila povezane rizike, davanja, troškove i koristi, te odgovara za sve štete, obveze i tražbine, koje bi u vezi s vozilom mogle nastati bilo [leasing društvu] kao vlasniku vozila ili bilo kojoj trećoj osobi, bez obzira jesu li ove nastale osobnom krivnjom primatelja leasinga, krivnjom trećih, zlouporabom ili slučajem.*<sup>53</sup>

Prema tome, proizlazi da je osigurljiv interes prije svega na primatelju leasinga, i što se tiče osiguranja rizika oštećenja i gubitka samog vozila (kasko), kao i rizika automobilske odgovornosti. Konkretno, primatelj leasinga ima primaran materijalni interes da se šteta na vozilu ne dogodi jer je prema ugovoru o leasingu upravo on nositelj cijelog rizika oštećenja i gubitka vozila te rizika nemogućnosti korištenja vozila iz bilo kojeg uzroka. Nadalje, primaran je materijalni interes primatelja leasinga da vozilo ne prouzroči štetu trećima jer upravo primatelj leasinga odgovara za takvu štetu, i to umjesto vlasnika, sukladno općim pravilima građanskog prava o naknadi štete te podredno temeljem ugovora o leasingu.<sup>54</sup> Leasing društvo, kao vlasnik, također ima određeni osigurljiv interes, ali on je tek supsidijaran u odnosu na osigurljiv interes primatelja leasinga. Naime, leasing društvo ima samo potencijalan osigurljiv interes koji će se realizirati tek u slučaju kada primatelj leasinga prestane ispunjavati neke od svojih obveza iz ugovora o leasingu. Primjerice, u slučaju da primatelj leasinga na kojemu je obveza poduzimanja i snošenja troškova svih popravaka na vozilu ne ispuni tu svoju obvezu prema ugovoru o operativnom leasingu, leasing društvo će imati osigurljiv interes po kasko osiguranju jer će u svoje ime morati organizirati popravak. Nadalje, u slučaju potpune štete na vozilu, a riječ je o operativnom leasingu, jasno je da će leasing društvo imati osigurljiv interes kada je riječ o kasko

<sup>52</sup> Vidi npr. čl. 7. st. 1., FL 02000 i OL 02000, S-leasing; čl. 14. st. 3., Opći uvjeti Porsche leasinga (financijski i operativni leasing), *ibid.*

<sup>53</sup> Vidi npr. čl. 10. st. 1., Opći uvjeti Porsche leasinga (financijski i operativni leasing), *ibid.*

<sup>54</sup> Arg. čl. 1066. ZOO.

osiguranju jer leasing društvu ostaje vlasništvo na stvari i nakon isteka leasing ugovora. Međutim, ako je riječ o financijskom leasingu, velika je vjerojatnost da će doći do raskida leasing ugovora te će sva preostala potraživanja leasing društva dospjeti na naplatu odjednom. Leasing društvo tada će imati osigurljiv interes samo za dio vrijednosti izgubljenog vozila koju do trenutka raskida nije naplatio od primatelja leasinga, dok će primatelj leasinga imati osigurljiv interes za vrijednost koju je do trenutka raskida platio putem leasinga. Kad je pak riječ o osiguranju odgovornosti, leasing društvo ima osigurljiv interes samo za slučaj kada kao vlasnik odgovara za štetu uz primatelja leasinga<sup>55</sup>, kao i za slučaj kada primatelj leasinga izbjegava svoju odgovornost pa supsidijarno treća oštećena osoba uspije sa zahtjevom protiv leasing društva kao vlasnika.

Navedeno je iznimno važno jer bez osigurljivog interesa, koji treba dokazati osiguraničnik, nema ni prava na naknadu iz osiguranja, što je kogentna pravna norma.<sup>56</sup>

Upravo iz opisanih razloga, u međunarodnoj praksi poslova leasinga zrakoplova i brodova, koja se mnogo dulje provodi te je puno razvijenija i rafiniranija od naše domaće leasing prakse, osiguranje (i odgovornosti i kaska) u pravilu uvijek za sebe ugovara operator zrakoplova, odnosno brodar, kao primaran nositelj osigurljivog interesa, dok se leasing društvo kao formalni vlasnik na policu osiguranja dodaje kao "dodatni osiguraničnik" uz određenu dopunsku premiju i to izričito samo u pogledu onih materijalnih interesa koje pridržava temeljem ugovora o leasingu koji se osiguratelju daje na uvid.<sup>57</sup> Tako se osigurateljnima klauzulama uobičajeno predviđa da se po kasko osiguranju isplata potpunoga gubitka obavlja leasing društvu ili po njegovoj naredbi, dok se djelomične štete

---

<sup>55</sup> Arg. čl. 1066. st. 2. - 4. ZOO.

<sup>56</sup> Arg. čl. 948. ZOO, koji glasi: "1. Ugovor o osiguranju imovine može sklopiti svaka osoba ili se može sklopiti u korist svake osobe koja ima opravdani interes na predmetu osiguranja.; 2. Osiguraničnik može biti samo osoba koja ima ili očekuje da će imati opravdani interes da ne nastane osigurani slučaj, jer bi inače pretrpjela neki materijalni gubitak.; 3. Osiguraničnik može zahtijevati naknadu nastale štete pokrivena osiguranjem samo ako je imao pravno dopušten materijalni interes na osiguranom predmetu u trenutku nastupanja osiguranog slučaja."

<sup>57</sup> Uobičajen tekst koji se dodaje u takve klauzule glasi: "The provisions of this Endorsement apply to the Contract Party(ies) solely in their capacity as financier(s)/lessor(s) in the identified Contract(s) and not in any other capacity." Vidi npr. t. 3.3. klauzule AVN 67B 28.9.94 (Airline Finance / Lease Contract Endorsement), [http://www.iaa.co.uk/IUA\\_Test/Documents/Clauses/Aviation\\_Clauses/IUA\\_Test/Documents/Clauses\\_folder/aviation\\_clauses\\_home.aspx?hkey=b131b83d-30b1-445a-bd21-505c8aebf780](http://www.iaa.co.uk/IUA_Test/Documents/Clauses/Aviation_Clauses/IUA_Test/Documents/Clauses_folder/aviation_clauses_home.aspx?hkey=b131b83d-30b1-445a-bd21-505c8aebf780) (13. 2. 2012.).

naknađuju u pravilu primatelju leasinga kao operatoru zrakoplova, odnosno brodaru, a iznimno leasing društvu ako je tako predviđeno ugovorom o leasingu. U pogledu osiguranja odgovornosti prema trećima, uobičajeno je da ista polica pokriva i leasing društvo i operatora. Pri tome se obično ugovara određena zaštita leasing društva od eventualnog negativnog učinka operatorova/brodarova kršenja ugovora o osiguranju na kontinuitet osigurateljnog pokrića.<sup>58</sup>

Važno je u ovom kontekstu objasniti i ulogu koju u praktičnom rješavanju šteta iz slučajeva leasing - leasing imaju interni sporazumi o suradnji sklopljeni između leasing društava i individualnih osiguratelja.<sup>59</sup> Prema uobičajenim klauzulama tih sporazuma, u slučaju leasing - leasing, ugovaratelju kasko osiguranja za vozilo koje nije skrivilo nezgodu ne bi se obračunavao malus, tj. odbijao postojeći bonus. Prema tome, uzmemo li da je ugovaratelj osiguranja u tom slučaju ujedno i osoba koja nosi imovinski interes primatelja leasinga, možemo braniti tezu da on u tom slučaju, a zbog takvog internog sporazuma leasinga i osiguratelja, u konačnici neće trpjeti nikakvu štetu. No, zna li on za to, i može li razumno doznati na koji su način njegova imovinska prava zaštićena kada nije uspio dobiti naknadu štete na vozilu kojim se koristi iz štetnikove police AO osiguranja, nego je bio prisiljen aktivirati vlastito kasko osiguranje? S druge strane, isti ti sporazumi o suradnji između leasing društava i osiguratelja sadržavaju i uobičajenu klauzulu da osiguratelj zadržava pravo regresa svih isplaćenih šteta od odgovornih osoba gdje za to postoji osnova, uz obvezu da osiguraniku izvrši povrat eventualnog udjela u šteti. Upravo u toj odredbi krije se najveći potencijalni problem slučaja leasing - leasing u Hrvatskoj. Naime, osiguratelj kaska vozila čiji vozač nije kriv za nezgodu (u našem primjeru, Gama osiguranje) zadržava pravo na regres protiv štetnika temeljem zakonske subrogacije. Prema općim pravilima građanskog prava, štetnikom se u takvom slučaju smatra korisnik vozila - u našem primjeru, primatelj leasinga Beta d.o.o. (arg. ZOO, čl. 1066.) - no on ostaje bez osigurateljnog pokrića svoje odgovornosti za štetu po polici AO zbog isključenja iz osiguranja u tom specifičnom slučaju. Osiguratelj Gama imao bi osnovan zahtjev ako bi od dotične odgovorne osobe (primatelja leasinga Beta d.o.o.) potraživao naknadu iznosa plaćenog temeljem osiguranja

---

<sup>58</sup> Vidi klauzule AVN 67B, *ibid.*

<sup>59</sup> Analizu izvodimo na temelju niza sporazuma o suradnji između nekih vodećih leasing i osiguravajućih društava u koje smo imali uvid te na temelju podataka koje smo prikupili intervjuirajući pojedine predstavnike osiguratelja u Hrvatskoj, kojima zahvaljujemo na pomoći.

kaska vozila Alfa. Takav ishod posebno je nepravičan i neodrživ ako se uzme u obzir da je riječ o istoj osobi, tj. o primatelju leasinga Beta d.o.o., koja je ugovorila (i platila) police AO i kasko osiguranja te uredno podmirila sve obveze iz ugovora o leasingu za vozilo Beta. Uvidom u dostupnu sudsku praksu nismo uspjeli naći presude koje bi svjedočile da domaći osiguratelji doista i koriste svoje pravo na regres u ovom slučaju, iz čega slijedi da se osiguratelji suzdržavaju od takvih regresnih zahtjeva, možda strahujući od negativnog publiciteta. Na taj način konačan financijski teret slučajeva leasing - leasing ipak snosi osigurateljna industrija. Ipak, takvo stanje i postojeću odluku osiguratelja ne bismo mogli prihvatiti kao valjan argument za obranu *statusa quo*, kao i za postojeće pravno tumačenje relevantnih odredaba. Riječ je o diskrecijskoj ocjeni osiguratelja hoće li, kada će i protiv koga podići regresni odštetni zahtjev. U takvoj je situaciji riječ o opasnoj pravnoj nesigurnosti i potpuno nezadovoljavajućem pravnom rješenju za primatelje leasinga protiv kojih bi se takav zahtjev, često vrlo visokih iznosa u odnosu na prosječna primanja, mogao podignuti.

Na temelju izložene argumentacije, smatramo da je na domaćem tržištu usvojena pogrešna praksa pri osiguranju vozila u leasingu, uključujući i kasko i AO osiguranje. Naime, pogrešno je i nepošteno ugovorom o leasingu nametati obvezu primatelju leasinga da ugovori osiguranje u svoje ime i o svom trošku, tj. da nastupa kao ugovaratelj osiguranja preuzimajući na sebe sve obveze iz ugovora o osiguranju, dok se isključivo leasing društvo smatra osiguranikom koji ima sva prava iz osiguranja premda iz tog ugovora nije preuzelo nikakve obveze.<sup>60</sup> Pogrešna je praksa da se pravo na naknadu djelomične štete iz kasko osiguranja rezervira za leasing društvo (umjesto za primatelja leasinga) jer, kao što smo opisali, ono u pravilu nema osigurljiv interes za djelomične štete na vozilu s obzirom na to da je taj rizik ugovorom o leasingu prenesen na primatelja leasinga. Pogrešno je i to što se odgovornom osobom, tj. štetnikom i osiguranikom iz AO osiguranja smatra leasing društvo kao vlasnik vozila, kada umjesto njega prema trećima odgovara primatelj leasinga kao držatelj vozila. S druge strane, osiguratelji temeljem svojih općih uvjeta poslovanja tehnički rezultat<sup>61</sup> i povijest šteta vežu za osobu primatelja leasinga kao "osobu koja raspolaže

---

<sup>60</sup> Vidi npr. čl. 6., FL 02000 i OL 02000, S-leasing, *op. cit.* u bilj. 5.

<sup>61</sup> Tehnički rezultat je odnos ukupnog iznosa isplaćenih i rezerviranih šteta iz osiguranja i premije u promatranom osigurateljnem razdoblju, a ključan je faktor za obračunavanje bonusa i malusa na premiju osiguranja.



vozilom” umjesto za davatelja leasinga kao osiguranika.<sup>62</sup> I, konačno, pogrešno je stajalište HUU-a iskazano u citiranom naputku sukladno kojemu “[u] slučaju štete na vozilu koje koristi primatelj leasinga pravo na naknadu štete iz osnove osiguranja od automobilske odgovornosti pripada davatelju leasinga koji podnosi odštetni zahtjev osiguratelju štetnika”. U svemu je ključno prepoznati da osoba koja po zakonu i ugovoru snosi odgovornost za štetu ima i osigurljiv interes te kao takva može, i svakako bi trebala, biti uključena u krug osiguranika na polici AO. Prema svim dosad izvedenim analizama, to bi uz davatelja leasinga svakako trebao biti i primatelj leasinga. Smatramo da upravo u tome leži ključ za rješenje uvodno opisanog problema leasing - leasing. Naime, nije točno da primatelj leasinga nema aktivnu legitimaciju kao treća oštećena osoba, tj. da nema pravo na naknadu štete iz osiguranja AO štetnika. Činjenica da primatelj leasinga nije vlasnik vozila, ne isključuje njegovu aktivnu legitimaciju jer, kao što smo obrazložili, ugovorom o leasingu upravo je na njega prenesen rizik oštećenja vozila te je baš on u obvezi obaviti sve potrebne popravke vozila o svom trošku. Osim toga, on će samostalno snositi sav rizik nemogućnosti korištenja vozila sve do završetka popravka i za cijelo će to vrijeme biti u obvezi plaćati naknadu za leasing. Prema tome, primatelj leasinga i te kako trpi štetu od sudara vozila, i to ne samo stvarnu štetu na vozilu nego i štetu zbog nemogućnosti korištenja vozila. Stoga mu se ne bi smjelo uskratiti pravo na naknadu iz AO osiguranja štetnika. Ujedno, on bi u slučaju leasing - leasing trebao ući u krug trećih osoba, tj. na njega se ne bi smjelo primijeniti isključenje iz čl. 23. st. 2. ZOOP-a. Na našem primjeru slučaja leasing - leasing iz uvoda to bi izgledalo ovako: primatelj leasinga Alfa d.o.o., kao oštećenik, imao bi pravo na izravan odštetni zahtjev protiv osiguratelja Omega. Primatelj leasinga Alfa d.o.o. na polici osiguranja AO koju je s Omegom sklopio Beta d.o.o. nije ni osiguranik ni suosigurana osoba, a nije ni vlasnik, suvlasnik, odnosno zajednički vlasnik niti je korisnik vozila Beta kojim je prouzročena šteta, pa se stoga ima smatrati trećom osobom sukladno ZOOP-u.

Opisana neprimjerena praksa osiguranja vozila u leasingu (uključujući AO osiguranje i kasko) zapravo je nametnuta od leasing društava, i to putem njihovih

---

<sup>62</sup> Vidi npr. čl. 9. st. 6. Uvjeta za obvezno osiguranje od automobilske odgovornosti 110-0106, Generali osiguranje d.d. Zagreb, koji glasi: “Za vozila u leasingu odredbe o bonusu i malusu iz članka 8. i 9. ovih Uvjeta primjenjuju se na pravne i fizičke osobe koje raspolažu vozilom temeljem ugovora o leasingu.”; [http://webshop.generalih.hr/Doc/Generali\\_Pocetna/110-0106%20Uvjeti%20AO.pdf](http://webshop.generalih.hr/Doc/Generali_Pocetna/110-0106%20Uvjeti%20AO.pdf) (13. 2. 2012.).

uobičajenih općih uvjeta ugovora o leasingu te putem posebnih sporazuma koje sklapaju s osigurateljima obarajući tako cijene osiguranja ispod opravdane razine i prisiljavajući ih da prihvaćaju u osiguranje rizike koji inače osigurateljima nisu prihvatljivi.<sup>63</sup> Leasing društva svojim općim uvjetima ugovora o leasingu klijentima oduzimaju slobodu ugovaranja osiguranja pridržavajući puni nadzor nad odabirom osiguratelja i opsegom osigurateljnog pokrića. S druge strane, oni su na taj način u poziciji da pod cijenu otkaza suradnje osigurateljima nameću uvjete koji njima inače ne bi bili prihvatljivi, posebno s obzirom na širinu portfelja vozila za koja se traži ponuda osiguranja. Leasing društva su u nas svoj povoljan položaj na tržištu u vrijeme ekspanzije leasing poslova tijekom prošlog desetljeća iskoristila tako da su svoj teret tržišne utakmice prebacila na druge subjekte u lancu, a velikim dijelom posebno i na osiguratelje. Zbog navedenog se danas susrećemo s apsurdnim situacijama poput one slučaja leasing - leasing u kojima su žrtva na kraju upravo korisnici usluga osiguravajućih i leasing društava. Iako svjesni da je postojeća praksa isključenja iz osiguranja AO u slučaju leasing - leasing upitna s više stajališta, a najviše sa stajališta poslovne etike, osiguratelji na njoj inzistiraju jer su stiješnjeni između nepovoljnih uvjeta po kojima prodaju osiguranje leasing društvima i imperativa ostvarenja pozitivnih poslovnih rezultata. U takvoj situaciji dobrovoljno preuzimanje isplate šteta za koje postoji i najmanja šansa da ih se odbije, poput onih u slučaju leasing - leasing, nije poslovno mudar potez sve dok pritisak izvana za promjenom takve poslovne prakse ne postane prejak.

### 3.3. Komparativnopravna rješenja

Promjenu prakse tumačenja pojma treće osobe u slučaju leasing - leasing treba teorijski fundirati u pozitivnim hrvatskim propisima i općim načelima prava osiguranja, no uvijek je važno razmotriti kako se isto pitanje rješava u drugim pravnim porecima, odnosno zemljama u okruženju.

#### a) Češka

Sukladno češkom Zakonu o osiguranju od automobilske odgovornosti (čl. 7. t. 3.), u slučaju sudara dvaju vozila u vlasništvu istog leasing društva, primatelj

---

<sup>63</sup> Vidi bilj. 59.

leasinga oštećenog vozila smatra se trećom oštećenom osobom i ima pravo na naknadu iz AO osiguranja vozila kojim mu je šteta prouzročena. Primatelj leasinga to pravo, međutim, ima uz uvjet da je upravo on ujedno i držatelj (operator) oštećenog vozila, a to se utvrđuje prema uvjetima konkretnog leasing ugovora. U praksi, u slučaju djelomične štete na vozilu odšteta se isplaćuje primatelju leasinga oštećenog vozila, s obzirom na to da je on taj koji obično mora sam dati vozilo na popravak i platiti trošak popravka, dok se u slučaju potpunoga gubitka odšteta isplaćuje najčešće leasing društvu.<sup>64</sup>

*b) Mađarska*

U Mađarskoj se primatelja leasinga smatra operatorom (držateljem) vozila. Njegova je obveza ugovoriti AO osiguranje. Nije bitno je li isto leasing društvo vlasnik obaju vozila u sudaru. Primatelj leasinga oštećenog vozila aktivno je legitimiran i ima pravo na naknadu štete iz AO osiguranja štetnika, tj. naknadu može potraživati izravno od štetnikova osiguratelja. Ako je riječ o potpunom gubitku, odšteta se u pravilu plaća leasing društvu, osim ako je ono ovlastilo primatelja leasinga da u tom slučaju primi naknadu.<sup>65</sup>

*c) Slovačka*

U Slovačkoj je, sukladno Zakonu o automobilskoj odgovornosti, obveza sklapanja ugovora o AO osiguranju na primatelju leasinga. U slučaju sudara dvaju vozila u vlasništvu istog leasing društva, primatelja leasinga oštećenog vozila smatra se trećom oštećenom osobom koja ima pravo na naknadu štete iz AO osiguranja štetnika, pod uvjetom da dokaže da je sam u obvezi snositi troškove popravka vozila.<sup>66</sup>

*d) Austrija*

U Austriji se primatelj leasinga smatra držateljem vozila (njem. *Halter*) te on kao takav nosi rizik štete na vozilu. Stoga se u slučaju sudara dvaju vozila u

---

<sup>64</sup> Lui, *Financijski leasing...*, *op. cit* u bilj. 2.

<sup>65</sup> *Ibid.*

<sup>66</sup> *Ibid.*

vlasništvu istog leasing društva primatelj leasinga oštećenog vozila smatra trećom oštećenom osobom koja ima pravo na naknadu iz AO osiguranja štetnika. Odšteta se u praksi isplaćuje primatelju leasinga uz pristanak leasing društva.<sup>67</sup>

*e) Švicarska*

U Švicarskoj je osiguranik na polici AO osiguranja držatelj vozila (njem. *Halter*). Držatelja vozila definira se kao osobu koja efektivno i dugoročno raspolaže vozilom te ga koristi u vlastitom interesu ili o vlastitom trošku. U slučaju sudara dvaju vozila u vlasništvu istog leasing društva, primatelj leasinga oštećenog vozila smatra se trećom oštećenom osobom i ima pravo na naknadu štete iz AO osiguranja štetnika.<sup>68</sup>

*f) Poljska*

Opće pravilo u poljskom pravu osiguranja jest da je odgovornost za štetu na stvarima prouzročenu vozilom u vlasništvu iste osobe koja je vlasnik oštećene stvari isključena iz AO osiguranja. Međutim, sukladno izmjenama i dopunama zakona koji regulira obvezna osiguranja, a koje su na snazi od 1. siječnja 2006., to se opće pravilo ne primjenjuje na slučajeve kada su vozila u sudaru u vlasništvu istog leasing društva ili kada su prodana uz pridržaj vlasništva istog vjerovnika ili, pak, kada su oduzeta od strane istog vjerovnika. U ta tri posebna slučaja odgovornost za štetu pokrivena je AO osiguranjem.<sup>69</sup>

Iz ovoga komparativnog pregleda rješenja pitanja leasing - leasing u promatranih šest država jasno proizlazi da se beziznimno zauzima stav koji štiti interese primatelja leasinga kao držatelja vozila te nositelja odgovornosti i interesa na vozilu. Prema tome, teleološko tumačenje problema nadvladalo je formalnopravno, a veliku ulogu u zauzimanju upravo takvih pozicija u tim

---

<sup>67</sup> *Ibid.*

<sup>68</sup> *Ibid.*

<sup>69</sup> Podaci o rješenju usvojenom u poljskom pravu osiguranja prikupljeni su putem HUU-ove ankete te nam ih je HUU učinio dostupnima za potrebe ovog rada, na čemu zahvaljujemo.

državama svakako ima i očuvanje dobrog poslovnog ugleda osiguratelja, etičnost poslovanja i, u konačnici, zadovoljstvo korisnika usluga, u ovom slučaju primatelja leasinga.

#### 4. ZAKLJUČAK

Isključenje iz osiguranja AO šteta na vozilu u slučaju sudara vozila u vlasništvu istog leasing društva danas u Hrvatskoj počiva na uskoj interpretaciji odredbe čl. 23. st. 2. ZOOP-a, kako je prenesena u standardne uvjete obveznog AO osiguranja hrvatskih osiguratelja. Prema takvoj interpretaciji, kada štetu trpi ista osoba koja je ujedno i vlasnik vozila kojim je prouzročena šteta, nisu zadovoljeni uvjeti za ostvarenje prava na naknadu štete iz AO osiguranja štetnika jer se vlasnik po ZOOP-u ne smatra trećom osobom te je njegov odštetni zahtjev isključen iz AO osiguranja. Navedeno tumačenje te odredbe uvriježeno je u domaćoj sudskoj praksi, no i promatrana odredba kao i relevantna sudska praksa potječu iz vremena kada na domaćem tržištu institut leasinga nije bio prisutan. Nakon pojave i ekspanzije leasing poslova te značajnog porasta broja vozila u leasingu, promatrano isključenje iz osiguranja potrebno je preispitati i korigirati u cilju eliminacije pravne nesigurnosti te unapređenja položaja primatelja leasinga, osobito u slučaju leasing - leasing i u kontekstu odnosa iz AO osiguranja. Smatramo da bi po uzoru na komparativnopravna rješenja prihvaćena u mnogim drugim europskim zemljama, *de lege ferenda* trebalo u ZOOP uvesti posebne odredbe kojima bi se uzeo u obzir položaj primatelja leasinga kao *držatelja vozila*, tj. kao osobe koja stvarno raspolaže vozilom u leasingu dulje vrijeme i na kojoj je cjelokupan ekonomski teret iskorištavanja vozila u tom razdoblju, ali i svi rizici i odgovornost za štetu vezani uz iskorištavanje vozila. Naime, primatelj leasinga, bez mogućnosti pregovaranja drukčijih uvjeta s leasing društvom, na sebe preuzima sav rizik odgovornosti za štetu prema trećima temeljem zakonskih odredbi te sav rizik nemogućnosti korištenja vozila u slučaju djelomične štete na vozilu temeljem ugovora o leasingu. Zauzvrat, međutim, nema pokriće osiguranja AO za štetu na drugom vozilu ako (slučajno) dođe do sudara s vozilom nabavljenim u istom leasing društvu. Kao nositelj odgovornosti prema trećima za štete proizašle uporabom vozila primatelj leasinga tako ima osigurljiv interes, ali nema pokriće osiguranja AO u slučaju leasing - leasing, i to iz dvaju razloga:

- a) jer nije naveden kao osiguranik u polici AO, i
- b) pogrešno se uzima da je oštećena osoba leasing društvo kao formalni vlasnik vozila oštećenog u sudaru (umjesto primatelj leasinga oštećenog vozila) pa se slučaj leasing - leasing svrstava pod isključenje iz AO osiguranja.

Navedeno je potpuno neodrživo sa stajališta temeljnih načela prava osiguranja.

U slučaju leasing - leasing, svi zahtjevi na naknadu štete na vozilima isplaćuju se iz polica kasko osiguranja, koje je u ovom slučaju za primatelje leasinga obvezno temeljem ugovora o leasingu. Pritom valja razumjeti da poslovna praksa u Hrvatskoj, gdje kasko osiguratelj vozila čiji vozač nije kriv za nezgodu (prema dostupnim podacima) ne ide u regresni zahtjev prema štetniku, tj. primatelju leasinga vozila vozač kojega je skrivio nezgodu, ne štiti dovoljno interese zainteresiranih strana u slučaju leasing - leasing.

Nadalje, internim sporazumima osiguratelja i leasing društava, uobičajeno se ugovara da se malus obračunava primatelju leasinga vozila kojim je prouzročena nezgoda, dok se primatelju leasinga vozila koji nije kriv za nezgodu neće obračunavati malus. Prema tome, u istom slučaju leasing - leasing za isključenje iz osiguranja AO polazi se od činjenice da su oba vozila u vlasništvu iste osobe, dok se obračun bonusa i malusa, kao specifičnih prava inače u redovitoj osigurateljskoj praksi vezanih uz tehnički rezultat i povijest šteta individualnih osiguranika, u konkretnom slučaju veže uz osobe koje su primatelji leasinga i korisnici vozila premda kao takvi nisu osiguranici, nego samo ugovaratelji osiguranja. Logično je i opravdano da se bonus i malus vežu za primatelje leasinga kao korisnike osiguranih vozila, ali nije ispravno da oni kao takvi nisu osiguranici na policama kaska i AO osiguranja. Problem je i činjenica da su navedeni sporazumi između osiguratelja i leasing društava kojima se reguliraju prava i obveze primatelja leasinga kao ugovaratelja osiguranja interni dokumenti za koje primatelji leasinga uključeni u takav štetni događaj ne znaju niti mogu razumno biti upoznati s njihovim sadržajem. U takvoj su situaciji u neizvjesnosti glede mogućega gubitka svojih prava na bonus, odnosno eventualnog uvođenja malusa te financijskih implikacija vezanih uz to. Nadalje, takvi interni sporazumi katkad sadrže i odredbu o zadržavanju prava kasko osiguratelja na regres protiv osoba odgovornih za štetu. Prema tome, zakonski sasvim opravdano, u slučaju leasing - leasing taj osiguratelj kaska (u našem primjeru Gama) zadržava pravo da cjelokupan iznos isplaćene štete na vozilu potražuje u regresnom postupku od primatelja leasinga vozila kojim je prouzročena šteta, a koji ostaje odgovoran po građanskopravnim propisima o naknadi štete. Ponovimo, taj primatelj

leasinga je osobno ugovorio i platio sva osiguranja za svoje vozilo u leasingu, a iz tih osiguranja nema nikakva prava jer nije osiguranik. Činjenica da se naša društva za osiguranje, prema dostupnim podacima, ne koriste tim pravom na regres i time u konačnici preuzimaju financijski teret slučaja leasing - leasing ne čini takvu praksu dugoročno održivom. Razlog za to, uz opisane pravne nedostatke, leži u činjenici da je postojeće stanje u domeni diskrecijske odluke osiguravajućih društava, koja takvu praksu mogu u svakom trenutku promijeniti, na što imaju zakonsko pravo (zakonska subrogacija). Promjena prakse može biti uzrokovana nizom razloga, koji su potpuno izvan kontrole štetnika (primatelja leasinga). Sama pravna nesigurnost i arbitrarnost postojećeg rješenja daju nam za pravo zaključiti da je postojeća pravna situacija netočno postavljena, etički upitna, nelogična i kao takva neodrživa.

Prema rješenju za koje se zauzimamo, a koje je utemeljeno u komparativnim rješenjima zemalja u okruženju, kao i prijašnjim zakonskim rješenjima te općim načelima prava osiguranja, primatelj leasinga trebao bi biti definiran zakonom i ugovorom kao držatelj vozila. Na njemu bi i dalje trebala biti obveza ugovaranja AO osiguranja, pri čemu bi on bio ne samo ugovaratelj osiguranja nego i osiguranik izrijeком naveden u polici. Slijedom toga, držatelj oštećenog vozila trebao bi se smatrati aktivno legitimiranim kad je riječ o naknadi štete na vozilu te bi kao takav trebao biti u krugu trećih oštećenih osoba koje imaju pravo na izravan odštetni zahtjev protiv osiguratelja AO štetnika. Pritom valja ugovorno definirati odnose u slučaju totalne štete na vozilu, kada pravo na naknadu iz AO osiguranja vozila štetnika ostvaruje leasing društvo kao vlasnik oštećenog vozila, od (većine) slučajeva djelomične štete na vozilu, kada kao aktivno legitimiranog valja prepoznati isključivo primatelja leasinga oštećenog vozila.

U svakom slučaju, potrebno je korigirati raširenu poslovnu praksu leasing društava i osiguratelja prema kojoj se primateljima leasinga nameće obveza nastupanja u svojstvu ugovaratelja osiguranja, dok se isključivo leasing društvima priznaje položaj osiguranika u ugovorima o kasko i AO osiguranju. Primatelj leasinga trebao bi se na policama AO osiguranja i na policama kaska evidentirati kao osiguranik, s obzirom na to da on, kao nositelj odgovornosti prema trećima proizašle iz uporabe vozila te kao nositelj rizika oštećenja, propasti i gubitka vozila, ima osigurljiv interes. Leasing društvo kao formalni vlasnik vozila treba se navoditi u svojstvu osiguranika (dodatnog osiguranika ili suosiguranika), ali samo u granicama svog osigurljivog interesa. Time bi se primatelja leasinga zaštitilo od eventualnih subrogiranih zahtjeva osiguratelja kaska koji je isplatio štetu za koju odgovara primatelj leasinga. Ujedno, na taj bi se način izbjegao

nepраведan učinak primjene odredbi o bonusu i malusu u specifičnim slučajevima leasing - leasing. Konačno, uspostavila bi se primjerenija raspodjela rizika i ravnoteža između davatelja i primatelja leasinga te osiguratelja. Alternativno, ako se i zadrži postojeća praksa ugovaranja AO osiguranja za vozila u leasingu, nema zapreke da se krug trećih osoba, kako je definiran u čl. 23. st. 2. ZOOP-a, ugovorno proširi uvjetima AO osiguranja tako da se vlasnik vozila koje je dano u leasing smatra trećom osobom ovlaštenom potraživati naknadu štete za vozilo oštećeno u sudaru u kojem su sudjelovala vozila u vlasništvu istog leasing društva. Međutim, smatramo da je to posljednje, premda možda najjednostavnije, ipak najmanje zadovoljavajuće rješenje. Ono, uostalom, vjerojatno ne bi bilo prihvatljivo osigurateljima ako za taj ustupak ne bi zauzvrat dobili nešto od leasing društava, npr. korekciju premija ili isključenje nekih drugih nepoželjnih rizika koje su im leasing društva nametnula.

Na posljeticu, trebamo se složiti da su tradicija i standard hrvatske industrije osiguranja kudikamo nadmašili razinu na kojoj posljedice nesmiljene tržišne utakmice između krupnih igrača na tržištu snose korisnici usluga leasinga i osiguranja, bez ikakve mogućnosti da zaštite svoje interese. Vrijeme je da sve institucije koje je sustav upravo i predvidio sa svrhom očuvanja dobrih poslovnih običaja i zaštite interesa potrošača čvršćom rukom osiguraju očuvanje takve razine u industriji osiguranja, ne dopuštajući da relativno minoran broj šteta iz slučajeva leasing - leasing pomrači u javnosti sliku stabilne i propulzivne industrije.



## Summary

Nikoleta Radionov\*  
Adriana Vincenca Padovan\*

**COLLISION BETWEEN VEHICLES OWNED BY THE SAME  
LEASING COMPANY AND THE ISSUE OF THIRD PARTY IN  
AUTOMOBILE LIABILITY INSURANCE**

*The article considers the legal relationships arising from the collision between two (or more) vehicles owned by the same leasing company (leasing-leasing case). According to common practice widely accepted in the domestic insurance market, claims for damage to the vehicle in these cases are excluded from automobile liability insurance (ALI). This is due to the fact that in such cases all vehicles participating in the collision are owned by the same leasing company, which is in turn the only insured person on the ALI policies in respect of both (or all) vehicles. The lessee in such cases figures solely as the purchaser of the ALI policy, i.e. as the person who bears the financial burden of effecting ALI insurance, but has no rights under that policy. ALI insurance is insurance against third party liability. According to such interpretation the insured person on all the ALI policies in leasing-leasing cases is the leasing company. There is no third injured party and, therefore, there is no basis for coverage under ALI. Although the lessee is the one who is legally and contractually liable for damage and the insured risk therefore lies primarily on him, he remains entirely without insurance protection, despite the fact that he purchased the ALI policy. The current and the derogated statutory provisions relevant for understanding this subject matter are analysed and the actual interpretation of the respective legal relationships in leasing-leasing cases is criticised, whilst proposals are given to improve such inequitable practice.*

*Key words: leasing - leasing, automobile liability insurance, AL, comprehensive insurance, collision vehicle leasing, vehicle user*

---

\* Nikoleta Radionov, Ph. D., Professor, Faculty of Law, University of Zagreb, Trg maršala Tita 14, Zagreb

\*\* Adriana Vincenca Padovan, Ph. D., Senior Assistant, Adriatic Institute, Croatian Academy of Sciences and Arts (HAZU), Augusta Šenoje 4, Zagreb

## Zusammenfassung

Nikoleta Radionov \*  
Adriana Vincenca Padovan \*

### ZUSAMMENSTOß VON VERKEHRSMITTEL AUS DERSELBEN LEASINGGESELLSCHAFT UND PROBLEM DER DRITTEN PERSON AUS DER KRAFTFAHRZEUGVERSICHERUNG

*In der Arbeit werden die Rechtsverhältnisse betrachtet, die entstehen in Fall eines Zusammenstoßes von zwei (oder mehreren) Kraftfahrzeuge in Eigentum der gleichen Leasinggesellschaft (Fall Leasing - Leasing). Nach eingewurzelter Praxis in der heimischen Versicherungsmarkt, in solchen Fällen kommt es zu Ausschaltung aus Schadensversicherung auf der Fahrzeug aufgrund der Kraftfahrzeugsversicherung, angesichts der Tatsache dass alle Fahrzeuge Eigentum der gleichen Leasinggesellschaft sind, die auch der einzige Versicherter in der Police der Kraftfahrzeugversicherung der beiden (oder mehreren) Fahrzeuge, die in der Unfall teilgenommen haben. Empfänger der Leasing erscheint in solchen Fällen nur als Vereinbarer der Kraftfahrzeugversicherung, bzw. als Person, sie die finanzielle Last des Versicherungsvertrags hat, aber keine Rechte in dieser Police. Kraftfahrzeugversicherung ist Versicherung der Verantwortung gegen einer dritten Seite: mit solcher Interpretation, Versicherter in allen Policen in dem Fall Leasing - Leasing ist ausschließlich die Leasinggesellschaft, und die dritte, angeschlagene Seite fehlt, und deshalb auch der Basis für Schadensdeckung aufgrund der Kraftfahrzeugsversicherung. Obwohl der rechtliche und Vertragsträger der Schadensverantwortung, and damit auch des versicherten Risikos, Leasing-Empfänger bleibt in Ganzheit ohne Versicherungsschutz, trotz der Tatsache, dass er regelrecht die Kraftfahrzeugversicherungspolice genommen hat. In der Arbeit werden die vorhandene, aber auch derogierte Bestimmungen der Rechtsvorschriften relevant für das Verständnis dieser Problematik analysiert, und es wird die Kritik der Interpretierung von Rechtsverhältnissen in dem Fall Leasing - Leasing gegeben, genau wie Vorschläge für die Verbesserung solcher (ungerechten) Praxis.*

*Schlüsselwörter: Leasing - Leasing, Kraftfahrzeugversicherung, Kaskoversicherung, Zusammenstoß von Fahrzeuge in Leasing, Fahrzeugbenutzer*

---

\* Dr. Nikoleta Radionov, Professor an der Juristischen Fakultät der Universität Zagreb, Trg maršala Tita 14, Zagreb

\*\* Dr. Adriana Vincenca Padovan, Wissenschaftlicher Oberassistent, Adriatic Institut, Kroatischen Akademie der Wissenschaften und Künste, Augusta Šenoa 4, Zagreb