

Pregledni znanstveni članak

# Zastara potraživanja naknade štete u prekograničnim prometnim nezgodama

Jasmina Đokić<sup>1</sup>

**Sažetak:** *Protek zakonom propisanog vremena u građanskopravnim odnosima nosi sa sobom promjenu određenih prava. Da bi se ostvarilo načelo pravednosti i opće pravne sigurnosti, zakonom je normirano da vjerovnik može tražiti ispunjenje obveze od dužnika u sudskom postupku samo u određenom razdoblju. To vrijeme je rok zastare potraživanja. Nakon protoka toga roka, obveza se ne gasi, ali vjerovnik gubi pravo na prinudno ostvarenje zahtjeva. Svaki od 28 pravnih sustava unutar EU-a različito regulira institut zastare, pri čemu su razlike evidentne ne samo u pogledu dužine roka zastare, već i u pravilima o početku tog roka, njegovom prekidu i zastoju. Navedeni nedostatak posebno je uočljiv kod zahtjeva za naknadu štete s inozemnim elementom jer oštećeni koji doživi prometnu nezgodu u inozemstvu ponekad ne može ostvariti svoje pravo zbog nastupanja zastare. Problem je prepoznat od strane relevantnih tijela EU-a, te su poduzete aktivnosti na unificiranju pravila o zastari kod odštetnih zahtjeva iz prekograničnih prometnih nezgoda postavljenih iz osnova osiguranja od automobilske odgovornosti.*

**Ključne riječi:** *zastara, prekogranična prometna nezgoda, naknada štete, osiguranje od autoodgovornosti*

## 1. ZASTARA - POJAM

Zastara potraživanja (*lat. praescriptio, engl. legal limitation*) jest institut obligacionog prava po kojem vjerovnik, uslijed pasivnog držanja, gubi pravo prinudnim putem tražiti ispunjenje obveze protekom zakonom određenog vremena u kojem je mogao zahtijevati ispunjenje od dužnika. Istekom zastarnog roka obveza dužnika ne prestaje, već se pretvara u tzv. naturalnu obligaciju (Crnić, 2008.) jer se izvršenje obveze od strane dužnika ne može prinudno ostvariti, ali je eventualno ispunjenje dugovanog punovažno i ne može se zahtijevati povrat datog (Kastratović, 2013:57). Zakon o obligacionim odnosima iz 1978. godine<sup>2</sup> u svom općem dijelu posvećuje ovom važnom institutu cijeli odjeljak 4.

<sup>1</sup> Dr. Jasmina Đokić, Adriatic osiguranje d.d., e-mail: jasmina.djokic@adriatic.ba

<sup>2</sup> Službeni list SFRJ, br. 29/78, 39/85, 45/89 i 57/89, u Federaciji BiH je na snazi tekst objavljen u Službenom listu RBiH

Glave IV koja se odnosi na prestanak obveza. Navedeni Zakon o obligacionim odnosima (u daljem tekstu: ZOO/1978) preuzet je u entitetska zakonodavstva u BiH, s tim što je u Federaciji BiH u gotovo nepromijenjenom obliku i dalje na snazi tekst ZOO-a iz bivše SFRJ,<sup>3</sup> dok su u Republici Srpskoj izvršene određene izmjene ranijeg zakonskog teksta.<sup>4</sup> Entitetski Zakoni o obligacionim odnosima su slični, ali nisu identični, te se razlikuju u oko dvadeset članaka (Alihodžić, 2012:226). Najznačajnija razlika odnosi se upravo na opći zastarni rok. U Federaciji BiH isti iznosi 5 godina<sup>5</sup>, koliko propisuje i ZOO/1978, a u Republici Srpskoj je opći zastarni rok izmijenjen i iznosi 10 godina.<sup>6</sup>

S ciljem harmonizacije s legislativom Europske unije, u Republici Hrvatskoj je 2005. godine donesen novi Zakon o obveznim odnosima (u daljem tekstu ZOO RH)<sup>7</sup> u kojem se pravila o zastari ne razlikuju od onih propisanih u ZOO/1978. Odredbe o zastari su imperativnog karaktera<sup>8</sup> i reguliraju opća pitanja, zatim vrijeme potrebno za zastaru, te zastoj i prekid zastare (Šolaja, 2018:196). Ukratko, oba spomenuta zakona sadrže opća pravila po kojima zastara počinje teći prvog dana nakon dana kad je vjerovnik imao pravo zahtijevati ispunjenje obveze,<sup>9</sup> a zastara nastupa istekom posljednjeg dana zakonom određenog vremena, tj. zastarnog roka.

## 1.1 Rok zastare kod zahtjeva za naknadu štete

Što se tiče zahtjeva za naknadu štete, ZOO poznaje tri vrste rokova zastare. Prvi se odnosi na zastaru potraživanja kod izvanugovorne odgovornosti za štetu, drugi je propisan za zastaru kod naknade štete prouzročene kaznenim djelom, a treći se odnosi na zastaru kod naknade štete nastale povredom ugovorne obveze.

ZOO/1978 i ZOO RH poznaju tzv. subjektivni i objektivni rok zastare. Subjektivni rok od tri godine kumulativno je ovisan o dva momenta: kada je oštećenik doznao za štetu i kada je doznao za osobu koja je štetu učinila (Crnić, 2001:453). Pod oštećenikovim saznanjem za štetu ne podrazumijeva se samo spoznaja o postojanju štete već i informacija o njezinom obujmu, odnosno visini. Objektivni rok određen je u trajanju od pet godina od dana nastanka štete. Subjektivni rok teče u okviru objektivnog. Preciznije, objektivnim rokom postavljena je granica do koje može teći subjektivni rok ako se dogodi da subjektivni rok ističe nakon protoka objektivnog roka (Pavlović, 2018:13). Kod računanja objektivnog roka treba voditi računa da se nastanak štete vremenski ne mora podudarati s nastankom štetne radnje, tj. događaja koji je prouzročio štetu. Ako se ova dva dana razlikuju, mjerodavan je dan kad je šteta nastala (Giunio, 2012:1679).

U praksi se često javljaju dvojbe oko početka računanja roka zastare za

---

br. 2/92, 13/93 i 13/94, a u Republici Srpskoj ZOO je objavljen u Službenom glasniku RS br. 17/93 i 3/96.

3 Sl. list RBiH, br. 2/92, 13/93, 13/94

4 Sl. glasnik RS, br. 17/93, 3/96

5 Čl. 371. ZOO FBiH

6 Član 34. Zakona o izmjenama i dopunama ZOO-a RS (Sl. glasnik RS br. 17/93)

7 Narodne novine RH, broj 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18

8 Sadržane su u odjeljku 4. Glave IV (čl. 360. – čl. 393.) ZOO/1978 i odjeljku 4. (čl. 214-246.) ZOO RH

9 Čl. 361. i 362. ZOO/1978; čl. 215. i 216. ZOO RH

naknadu nematerijalne štete. Budući da se oštećenikovo saznanje za štetu ponekad različito utvrđuje za pojedine vidove naknade nematerijalne štete, ustalilo se pravno shvaćanje da se ne uzima samo vrijeme kada je liječenje završeno već se kao početak računanja roka, uz vrijeme kada se završi liječenje, uzima i vrijeme kad oštećenik ima spoznaju o trajnim posljedicama ozljeda, za pretrpljene bolove vrijeme od kada su ti bolovi prestali, za strah trenutkom kada je isti prestao, odnosno kada je postalo izvjesno njegovo trajnije postojanje, te za naruženost od trenutka saznanja za njezino postojanje odnosno kad je postalo izvjesno da se naruženost ne da više otkloniti odnosno bitno smanjiti.<sup>10</sup> Dakle, odlučujući je trenutak kad su tjelesne ozljede oštećenog konsolidirane i kad su posljedice dobile oblike konačnog stanja, pri čemu je oštećeni svjestan ishoda liječenja i da daljnje podvrgavanje medicinskim tretmanima neće doprinijeti smanjenju trajnih štetnih posljedica njegovog ozljeđivanja.

## 1.2 Zastara zahtjeva za naknadu štete prouzrokovane kaznenim djelom

Početak računanja roka zastare kod zahtjeva za naknadu štete prouzročene kaznenim djelom izaziva nedoumice, kako u znanstvenim krugovima, tako i u sudskoj praksi. Prema ZOO-u,<sup>11</sup> ako je za kazneni progon predviđen duži zastarni rok od rokova propisanih općim pravilom o zastari potraživanja naknade štete, zahtjev za naknadu štete *prema odgovornoj osobi* zastarijeva istekom vremena određenog za zastaru kaznenog progona. Gledano iz ugla oštećenog, ovo predstavlja produženi, odnosno privilegirani zastarni rok (Karanić-Mirić, 2011:186).

Oštećeni najčešće ostvaruje pravo na naknadu štete iz prometne nezgode iz osnova osiguranja od odgovornosti vlasnika, odnosno korisnika motornog vozila za štete pričinjene trećim osobama (u daljem tekstu: osiguranje od autoodgovornosti). Tu se pojavljuje pitanje primjenjuje li se privilegirani zastarni rok samo na štetnika, tj. osobu koja je odgovorna za prometnu nezgodu ili se odgovornom osobom u smislu primjene ove odredbe smatra i njegov osiguratelj od autoodgovornosti. Jezičnim tumačenjem zakonske sintagme „*prema odgovornoj osobi*“ može se zaključiti da se privilegirani zastarni rok ne primjenjuje samo na štetnika već i na širi krug osoba koje za njega odgovaraju (Karanić-Mirić, 2011:192).

Osim toga, dvojbena je i primjena privilegiranog zastarnog roka bez obzira na vrstu odgovornosti. Sudovi ponekad privilegirani zastarni rok primjenjuju u odnosu na osiguratelja u svakom slučaju kad je šteta nastala radnjom osiguranika koja predstavlja kazneno djelo, čak i kad se pravo na naknadu štete u građanskopravnom smislu utvrđuje po pravilima o objektivnoj odgovornosti.<sup>12</sup> Također, kad kazneni postupak nije moguće okončati zbog smrti okrivljenika

10 Vidi sudsku praksu u Crnić (2001), 453-455 (Vrhovni sud Rev 894/89 od 04.10.1989. godine, Vrhovni sud Gž 1906/77 od 24.05.1978. godine, Vrhovni sud Rev 2098/93 od 17.11.1994. god.)

11 Čl. 377. ZOO/1978 i čl. 231. ZOO RH

12 Npr. u Presudi Opštinskog suda u Nišu br. 4369/06 i Presudi Okružnog suda u Nišu br. Gž. 4021/07 istaknuto je da kada je štetu prouzrokovao tuženikov osiguranik krivičnim djelom, rok zastarijelosti zahtjeva za naknadu štete je onaj koji je propisan za zastarijelost krivičnog gonjenja za to djelo. Taj rok važi kako za vozača vozila, tako i za osiguravajuću organizaciju. Citirano prema: Karanić-Mirić (2011), *Ibid*, 190, fn.44.

ili nekog drugog razloga, nalazimo zaključke da je parnični sud dužan kao prethodno pitanje razmotriti ima li radnja okrivljenika kojom je počinjena šteta obilježja kaznenog djela, te ako je odgovor potvrđan, ima pravo primijeniti privilegirani zastarni rok u odnosu na osiguratelja.<sup>13</sup> Međutim, mogu se naći i drukčija shvaćanja po kojima, ako je krivnja štetnika za nastanak prometne nezgode nesporna, tj. osiguratelj istu nije osporio u ranijim postupcima po istom štetnom događaju, ishod kaznenog postupka nije od pravnog značaja za odlučivanje u parnici za naknadu štete, stoga nema mjesta primjeni privilegiranog zastarnog roka.<sup>14</sup>

Europski sud za ljudska prava (u daljem tekstu: ESLJP) također je tumačio primjenu privilegiranog zastarnog roka u odnosu na osiguratelja od autooodgovornosti.<sup>15</sup> Tužitelji su 2000. godine podnijeli tužbu za naknadu štete uslijed smrti bliske osobe povodom prometne nezgode koja se dogodila 1993. godine u Hrvatskoj. Kazneni postupak protiv počinitelja štete pokrenut je 1995. godine. Nakon što je pred redovnim sudovima utvrđeno da nije primjenjiva odredba ZOO-a o privilegiranom zastarnom roku, oštećenici su podnijeli zahtjev ESLJP-u. Prema tumačenju Suda, zakonski zastarni rokovi imaju, između ostalog, svrhu osiguranja pravne izvjesnosti, te zaštite mogućih tuženika od zastarjelih zahtjeva kojima bi se oni mogli teško suprotstaviti. Također, svrha zastare jest sprječavanje nepravde koja bi mogla nastati ako se od suca zahtijeva odlučivanje o događajima koji su se dogodili u dalekoj prošlosti, temeljem dokaza koji bi mogli postati nepouzdana ili nepotpuni zbog protoka vremena.<sup>16</sup> Sud također navodi da nije bilo ničega što bi spriječilo podnositelje (niti oni tvrde drukčije) da podnesu svoju tužbu za naknadu štete u općem zakonskom zastarnom roku temeljem članka 376. ZOO-a. To bi građanskim sudovima omogućilo ispitati osnovanost zahtjeva podnositelja, bez obzira na protek zakonskog zastarnog roka u kaznenom postupku ili bilo kakvog drugog ishoda tog postupka. Umjesto toga, podnositelji su čekali četiri godine te tako stvorili situaciju u kojoj je ishod kaznenog postupka imao odlučujući utjecaj na njihovu građansku tužbu.<sup>17</sup> Na osnovu iznesenog, ESLJP je utvrdio da je predmetni zahtjev nedopušten.

Novije odluke najviših sudskih instanci u Bosni i Hercegovini, prvenstveno Ustavnog suda BiH, utemeljene su na pravnom mišljenju iz citiranog predmeta *Baničević protiv Hrvatske* i nekim drugim slučajevima koji su bili predmet rasprave pred ESLJP, <sup>18</sup> te je navedenim odlukama utvrđeno da primjenom općeg zastarnog roka iz članka 376. ZOO-a nije bilo ugroženo niti ograničeno pravo apelanata na pravično suđenje.<sup>19</sup> I Vrhovni sud Federacije BiH priklonio se navedenom stajalištu, te citirajući spomenutu praksu Ustavnog suda BiH, potvrdio da se privilegirani zastarni rok primjenjuje samo prema štetniku, a ne i prema njegovom osiguratelju od autooodgovornosti.<sup>20</sup>

13 Vrhovni kasacioni sud Srbije, Rev 1672/2016 od 15.12.2016.

14 Navedeni stav je istaknut u Presudi br. Gž-2735/15 Županijskog suda u Splitu.

15 *Baničević protiv Hrvatske*, Europski sud za ljudska prava, Odluka br. 44252/10

16 *Baničević protiv Hrvatske*, stav 31.

17 *Baničević protiv Hrvatske*, stav 35.

18 *Stubbings i ostali protiv Velike Britanije*, presuda od 22. oktobra 1996. godine, st. 51-51, *Vo protiv Francuske* [VV], presuda od 8. jula 2004. godine, stav 92, ECHR 2004-VIII, i *J.A. Pye (Oxford) Ltd i J.A. Pye (Oxford) Land Ltd protiv Velike Britanije* [GC], presuda od 30. augusta 2008. godine, st. 68.-69, ECHR 2007-X)

19 Ustavni sud Bosne i Hercegovine, AP-2763/09, AP-3111/09, AP-4128/10.

20 Vrhovni sud Federacije BiH, 68 0 P 009135 15 Rev

Napokon, u Prednacrta Građanskog zakonika Srbije također možemo primijetiti intenciju k jasnijem definiranju primjene privilegiranog zastarnog roka kod naknade štete počinjene kaznenim djelom, te se u osnovnom tekstu Prednacrta predlaže da se taj rok primjenjuje prema štetniku, ali je alternativno navedena mogućnost zadržavanja formulacije trenutno vrijedećeg čl. 377. st. 2. ZOO/1978, odnosno primjena navedenog roka zastare prema odgovornoj osobi.

## 2. ROKOVI ZASTARE ZAHTJEVA ZA NAKNADU ŠTETE IZ PROMETNE NEZGODE U EU

Kao i u drugim građanskopravnim područjima, propisi država članica EU-a u pogledu izvanugovorne odgovornosti za štetu međusobno se znatno razlikuju. Razlike se ugrubo mogu podijeliti u tri kategorije: prvo, kriteriji za utvrđivanje odgovornosti za štetu, zatim zakonom priznate vrste naknade štete i način utvrđivanja visine štete (posebno kod nematerijalnih šteta) i kao treće, vrijeme zastare.<sup>21</sup>

Propisi o zastari zahtjeva za naknadu štete međusobno se razlikuju u državama članicama EU-a i to ne samo u pogledu roka zastare već i u pogledu načina utvrđivanja datuma početka zastare i njezinog prekida i zastoja. Neke države uopće ne poznaju razliku između subjektivnog i objektivnog roka. Raspon zastarnih rokova u prosjeku se kreće od tri do deset godina,<sup>22</sup> iako postoje i kraći rokovi. Na primjer, u Španjolskoj je predviđen zastarni rok od samo jedne godine za sve zahtjeve iz izvanugovornih obaveza, a u Italiji je predviđen poseban zastarni rok za odštetne zahtjeve iz prometnih nezgoda u trajanju od dvije godine.<sup>23</sup> Imamo i sljedeće primjere: u Austriji je predviđen subjektivni rok od tri godine od dana saznanja za štetu i počinitelja, te objektivni rok od čak 30 godina u slučajevima kad je šteta počinjena kaznenim djelom s prijetjećom zatvorskom kaznom. U Grčkoj je propisan jedinstveni zastarni rok od pet godina od datuma štetnog događaja. Komparativnim pregledom različitosti utvrđivanja roka zastare u državama članicama EU-a, kao i drugih odredaba o zastari, možemo zaključiti da se u doba sve intenzivnijeg cestovnog prometa i svakodnevnog prelaska granice radi poslovnih ili privatnih razloga, oštećenik kod prekogranične prometne nezgode može suočiti s problemom nemogućnosti naplate štete.

21 U većini kontinentalnoeuropskih zemalja pravo na naknadu štete treće osobe iz prometne nezgode ostvaruje se po pravilima o objektivnoj odgovornosti (npr. Francuska, Španjolska, Njemačka), mada postoje međusobne značajne razlike među državama i u pogledu takvog sustava odgovornosti. U drugim pak državama odgovornost se prosuđuje po načelu krivnje (Velika Britanija, Irska, Cipar, Malta, Rumunjska). Razlike među europskim državama su velike i u pogledu načina odmjeraivanja visine naknade štete, posebno u slučaju tjelesnih povreda. Više o tome: A. Renda/L. Schrefler (Centre for European Policy Studies), *Compensation of Victims of Cross-Border Road Traffic Accidents in EU: Assessment of Selected Options, Briefing note – contract IP/C/JURI/FWC/2006-171/LOT1*, [http://www.europarl.europa.eu/RegDatetudes/etudes/join/2007/378292/IPOL-JU-RI\\_ET\(2007\)378292\\_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegDatetudes/etudes/join/2007/378292/IPOL-JU-RI_ET(2007)378292_EN.pdf) (posjećeno 21.09.2019.)

22 Zastarni rok od 10 godina propisan je člankom 2270-1 francuskog Code Civile-a. Više o tome: M. Cannarsa, „Compensation for Personal Injury in France”, dostupno na: <http://www.jus.unin.it/cardozo/review/2002/cannarsa.pdf> (posjećeno 21.09.2019.)

23 Komparativni prikaz zastarnih rokova za različite vrste zahtjeva po državama: Commercial Law Group, „Periods of Limitation and Other Time Limits in Europe - A country by country summary of limitation and time limits in Europe”, juli 2014., dostupno na: <http://www.clgeurope.eu/cmsimages/IPublications/CLG%20Time%20limits%20doc.pdf> (posjećeno 23.09.2019.)

Prekogranična prometna nezgoda u pravilu sadrži inozemni element, te je nužno utvrditi koje pravo je mjerodavno za rješavanje zahtjeva za naknadu štete. Pritom dolazimo do primjene kolizijsko-pravnih izvora, odnosno prvenstveno Haške konvencije o mjerodavnom pravu za prometne nezgode<sup>24</sup> u državama koje su je ratificirale,<sup>25</sup> ili Uredbe Rim II ako se radi o državi članici EU-a koja nije potpisnica navedene međunarodne Konvencije. Zastara kao materijalnopravni institut obuhvaćena je opsegom primjene mjerodavnog prava utvrđenog na temelju odgovarajuće poveznice sadržane u jednom od navedenih kolizijskopravnih izvora.<sup>26</sup> Kad se na temelju materijalnopravnog propisa utvrdi da je nastupila zastara prema pravu koje je mjerodavno za odlučivanje o postavljenom zahtjevu, oštećenik ostaje uskraćen za prinudno ostvarenje prava na naknadu štete.

## 2.1 Inicijativa za donošenje Direktive o zajedničkim rokovima zastare za prekogranične saobraćajne nezgode

Studije nastale na inicijativu tijela EU-a procjenjuju da se godišnje gubi oko 300 milijuna eura zbog nedostatka harmonizacije u pogledu određivanja roka zastare za odštetne zahtjeve proistekle iz prekograničnih prometnih nezgoda. Zaštita žrtava prometnih nezgoda kao osnovni motiv, uz spomenute procjene o financijskim gubitcima, dovela je do poduzimanja inicijative od strane europskog zakonodavca u cilju harmonizacije propisa o zastari. Najprije se predlagalo donošenje akta koji bi regulirao zastaru u sporovima iz prekograničnih prometnih nezgoda s teškim povredama i smrtnim posljedicama.<sup>27</sup> U studiji nadležnog tijela Europskog parlamenta koja je uslijedila nakon tog prijedloga, istaknuto je da bi budući akt trebao biti jedna posebna direktiva koja će se odnositi na harmonizaciju propisa o zastari za sve vrste sporova za naknadu štete, a ne samo za one s teškim povredama i smrtnim ishodom, ali se ujedno ograničava primjena navedenog akta samo na sporove proistekle iz prekograničnih prometnih nezgoda.<sup>28</sup> Europski parlament je po modelu navedene studije 2017. godine izradio novu Rezoluciju<sup>29</sup> čiji je dio tekst *Direktive Europskog parlamenta i Vijeća o zajedničkim rokovima zastare za prekogranične prometne nesreće*.

Razlog za predlaganje direktive koja bi trebala harmonizirati propise o zastari u prekograničnim prometnim nezgodama, a ne za sve izvanugovorne obaveze, leži u ograničenim kompetencijama europskog zakonodavca u

---

24 Za slučajeve koji su isključeni iz primjene Haške konvencije o mjerodavnom pravu za prometne nezgode (čl. 2. Konvencije) supsidijarno se primjenjuju nacionalne odredbe međunarodnog privatnog prava, odnosno domaćeg Zakona o rješavanju sukoba zakona s propisima drugih zemalja u određenim pravnim odnosima (ZRSZ) koji je u pravni poredak BiH preuzet iz bivše Jugoslavije (Sl. list RBiH br. 2/92-5,13/94-189), odnosno u Republici Hrvatskoj novi Zakon o međunarodnom privatnom pravu (NN br. 107/17).

25 Države potpisnice Konvencije su: Austrija, Bjelorusija, Belgija, Bosna i Hercegovina, Crna Gora, Hrvatska, Češka, Francuska, Latvija, Litva, Luksemburg, Makedonija, Maroko, Nizozemska, Poljska, Portugal, Srbija, Slovačka, Slovenija, Španjolska, Švicarska i Ukrajina.

26 Članak 8. Haške konvencije o mjerodavnom pravu za prometne nezgode i članak 15. Uredbe Rim II

27 European Parliament resolution with recommendation to the European Commission on limitations periods in cross-border disputes involving personal injuries and fatal accidents (2006/2014(INI))

28 C. Salm, „Limitation Periods for Road Traffic Accidents“, *European Parliament Research Service – European Added Value Unit*, juli 2016., [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2016/581386 /EPRS\\_STU\(2016\)581386\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2016/581386 /EPRS_STU(2016)581386_EN.pdf) (posjećeno 01.10.2019.)

29 Rezolucija Europskog parlamenta od 4. jula 2017. s preporukama Komisiji o rokovima zastare za prometne nesreće (2015/2087(INL))

pogledu harmonizacije nacionalnih propisa građanskog materijalnog prava. Nakon stupanja na snagu Amsterdamskog ugovora 1999. godine, koji je dao zakonodavno ovlaštenje EU za donošenje akata iz oblasti međunarodnog privatnog prava, postupak unifikacije propisa u tom području odvija se znatno jednostavnije.<sup>30</sup> Tražeći uporište u propisima europskog privatnog prava, prvenstveno Uredbi Rim II<sup>31</sup> i Uredbi Brisel I,<sup>32</sup> kao i Direktivi o obaveznom osiguranju motornih vozila,<sup>33</sup> predmetna studija predlaže da se usvoji jedinstveni rok zastare od 4 godine za zahtjeve za naknadu štete proistekle iz prekograničnih prometnih nezgoda koji se ostvaruju iz osnova osiguranja od automobilske odgovornosti. Međutim, u preambuli predložene Direktive navedeno je da države članice mogu primjenjivati njezine odredbe i na domaće prometne nezgode. Prekogranična prometna nezgoda u Direktivi je definirana kao nezgoda nastala upotrebom vozila osiguranog i uobičajeno stacioniranog u jednoj državi članici, a koja se dogodila u drugoj državi članici EU ili članici Sustava zelene karte. Na primjer, ako se radi o tužbenom zahtjevu tužitelja iz Slovenije za naknadu štete iz prometne nezgode koju je prouzročio vozač vozila registriranog u Njemačkoj, a nezgoda se dogodila u Bosni i Hercegovini i mjerodavno je pravo BiH po kojem zahtjev zastarijeva u subjektivnom roku od tri godine, slovenski (ili njemački) postupajući sud trebao bi primijeniti rok od četiri godine kao povoljniji u skladu s Direktivom. Kao što vidimo, teritorijalni doseg primjene predložene Direktive obuhvaća prostor izvan granica EU-a, odnosno prostire se na sve zemlje članice Sustava zelene karte.

Prema predloženoj Direktivi, zastara počinje teći od dana kada oštećeni sazna za štetu, njezin uzrok i identitet odgovorne osobe i njegovog osiguratelja od autoodgovornosti, odnosno ovlaštenog predstavnika za rješavanje šteta u smislu odredaba čl. 21. i 22. Direktive o osiguranju motornih vozila. Tu možemo primijetiti razliku u odnosu na odredbu domaćih ZOO-a koja početak zastare vezuje uz saznanje o šteti i štetniku. Predloženo rješenje Direktive oštećeniku ostavlja dodatno vrijeme u kojem ima mogućnost saznati podatak o odgovornom osiguratelju od autoodgovornosti ili ovlaštenom predstavniku, te rok zastare počinje za njega teći tek po primitku tih informacija. Ovakvo reguliranje možemo smatrati previše subjektivnim i proizvoljnim jer je neizvjesno u kojem trenutku oštećeni može utvrditi identitet osiguratelja ili ovlaštenog predstavnika.

Prekid zastare nastupa podnošenjem izvansudskog zahtjeva osiguratelju ili ovlaštenom predstavniku, a zastara ponovno počinje teći ako zahtjev bude odbijen. Ovo rješenje potpuno je različito od onog kojeg poznajemo, jer kao što znamo, prema domaćem ZOO/1978 i ZOO RH prekid zastare nastupa ispunjenjem

30 Odjeljak IV, Čl. 61. i 65. Ugovora o funkcioniranju Europske zajednice, zamijenjen člancima 61. i 81. (odjeljak V) konsolidirane verzije Ugovora o funkcioniranju Europske unije (OJ C 326 od 22. oktobra 2012.), uzeto iz brošure: SEE / EU Cluster of Excellence, „European Law – Selected documents Concerning SE Europe“, Saarbruecken, 2015.

31 Uredba (EZ) br. 864/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. srpnja 2007. o pravu koje se primjenjuje na izvannugovorne obveze („Rim II“), OJ L 199, 31.07.2007

32 Uredba Vijeća (EZ) br. 44/2001 od 22. prosinca 2000. o nadležnosti, priznavanju i izvršenju sudskih odluka u građanskim i trgovačkim stvarima, Sl. list EU L 12/1, 19/sv 3 (Uredba Brisel I), revidirana verzija objavljena 2012. godine pod brojem br. 1215/2012, Službeni list EU L 351/1, 20.12.2012

33 Direktiva 2009/103/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 16. rujna 2009. u odnosu na osiguranje od građansko-pravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i izvršenje obveze osiguranja od takve odgovornosti (kodificirana verzija), Sl. list EU L 263/11 (Šesta direktiva)

duga od strane dužnika ili podnošenjem tužbe, odnosno drugom vjerovnikovom radnjom pred sudom ili državnim organom.

Predloženo rješenje ne poznaje subjektivne i objektivne rokove, niti predviđa posebne rokove u slučaju kad je prometna nezgoda počinjena radnjom koja ima obilježja kaznenog djela. Valja naglasiti da se radi o direktivi minimalne harmonizacije, što podrazumijeva da je državama članicama ostavljena mogućnost da predvide i duže zastarne rokove s ciljem bolje zaštite žrtava prometnih nezgoda. Isto tako, ako mjerodavno pravo po kojem se rješava odštetni zahtjev predviđa duži zastarni rok, isti će se primijeniti.

## 2.2 Tumačenje SPEU – jesu li pravila o zastari pravila neposredne primjene?

Zastara u prekograničnim prometnim nezgodama bila je povod za podnošenje zahtjeva za prethodno odlučivanje o kojem je nedavno odlučivao Sud pravde EU-a.<sup>34</sup> Tužitelj iz Portugala podnio je tužbu za naknadu štete pred portugalskim sudom povodom prometne nezgode koja se dogodila u Španjolskoj. Sukladno općem pravilu Uredbe Rim II, utvrđeno je da je mjerodavno španjolsko pravo. Prvostupanjski sud odbio je zahtjev jer je prema španjolskom pravu nastupila zastara potraživanja.<sup>35</sup> Žalbeni sud odlučio je prekinuti s postupkom i uputio Sudu pravde EU-a zahtjev s pitanjima omogućavaju li propisi europskog prava, odnosno Uredba Rim II i Direktiva o obveznom osiguranju motornih vozila, primjenu pravila portugalskog zakona o trogodišnjem zastarnom roku kao pravila neposredne primjene,<sup>36</sup> odnosno kao pravila povoljnijeg za oštećenika<sup>37</sup> u pogledu zastarnog roka.

Sud pravde EU-a presudio je da se pravilo nacionalnog portugalskog prava o zastarnom roku ne smatra pravilom neposredne primjene s obrazloženjem da se pravila neposredne primjene definiraju kao odredbe ključne za zaštitu državnih i javnih interesa, te se primjenjuju iznimno, bez obzira na mjerodavno pravo. Međutim, SPEU je ostavio prostor nacionalnom sudu da na temelju obrazložene analize, strukture, ciljeva i konteksta donošenja pravila o zastari utvrdi je li ono u nacionalnom pravnom poretku od takve važnosti da opravdava neprimjenu prava koje je na temelju Uredbe Rim II utvrđeno kao mjerodavno. Također, Sud je naveo da odredba Direktive o obaveznom osiguranju motornih vozila na koju se pozvao portugalski sud, ne sadrži odredbe koje bi pružale državi članici mogućnost primjene svog domaćeg prava koje je povoljnije u odnosu na mjerodavno pravo druge države članice. Kao što vidimo, odluka SPEU-a za tužitelja je nepovoljna jer ne postoji razlog zbog kojeg bi nacionalni sud odstupio od primjene zakonske odredbe o zastari mjerodavnog španjolskog prava i primijenio pravilo portugalskog prava kao povoljnijeg.

34 C-149/18, *Agostino da Silva Martins c/a Dekra Claims Service Portugal*, presuda od 31. januara 2019., ECLI:EU:C:2019:84

35 Ranije smo vidjeli da španjolski građanski zakon predviđa rok zastare od jedne godine za zahtjeve iz prometne nezgode. Vidi str. 6. supra.

36 Primjena pravila iz čl. 16. Uredbe Rim II

37 Pravilo iz čl. 28. Direktive 2009/103 o obaveznom osiguranju motornih vozila



### 2.3 Harmonizacija pravila o zastari u Prijedlogu nove Direktive o osiguranju motornih vozila

Presuda SPEU iz prethodnog poglavlja bila je razlog zbog kojeg su se nadležna zakonodavna tijela EU-a odmah aktivirala s ciljem dovršenja započetog projekta harmonizacije propisa o zastari potraživanja naknade štete iz prekograničnih prometnih nezgoda. Naime, citirana presuda donesena je 31. siječnja 2019. godine, a slučajno ili ne, nakon samo dva tjedna, dana 14. veljače 2019. od strane Europskog parlamenta usvojeni su Amandmani na prijedlog Direktive 2009/103/EZ o osiguranju motornih vozila u koji su inkorporirane odredbe o zastari kod prekograničnih prometnih nezgoda. Primjećujemo da je europski zakonodavac odustao od donošenja posebne Direktive o rokovima zastare za prekogranične prometne nezgode, ali je pravila sadržana u njezinom predloženom tekstu uklopio u Prijedlog nove direktive o osiguranju motornih vozila.<sup>38</sup> Može se pretpostaviti da razlog za predloženo reguliranje rokova zastare u sklopu nove direktive o osiguranju motornih vozila leži u činjenici da je donošenje te nove direktive izvjesnije i procedura je u završnoj fazi pred EU Parlamentom, dok bi za donošenje posebne direktive o zastari trebalo proći više vremena i neizvjesno je bi li ista bila usvojena pred Parlamentom i Vijećem.<sup>39</sup>

Predloženi zastarni rok od 4 godine može se smatrati optimalnim kompromisom kad se uzme u obzir različitost rokova u kojima zastarijevaju zahtjevi za naknadu štete u državama članicama. Usvajanjem predloženih pravila dovelo bi i do različitog računanja početka roka zastare i prekida zastare. Međutim, ako se predložene odredbe o zastari usvoje, bilo u sklopu izmjena Direktive o osiguranju motornih vozila ili okviru zasebne Direktive o zastari za prekogranične prometne nezgode, možemo zaključiti da će u nekim državama članicama, kao npr. u Italiji i Španjolskoj, žrtve prekograničnih prometnih nezgoda u pogledu rokova zastare biti privilegirane u odnosu na oštećenike iz domaćih prometnih nezgoda. Pozitivna promjena koja bi mogla uslijediti bila bi ako zakonodavci implementiranjem odredaba o četvorogodišnjem roku zastare za prekogranične nezgode, uzmu u obzir i napomenu iz preambule po kojoj mogu navedene odredbe primijeniti i na domaće nezgode. U tom slučaju bi, putem specijalnih propisa iz područja osiguranja od autoodgovornosti, na isti način mogli regulirati odredbe o zastari za sve zahtjeve iz prekograničnih i domaćih prometnih nezgoda. Usvajanje predloženih pravila o zastari od strane legislativnih tijela EU-a, te njihova implementacija u nacionalno zakonodavstvo država članica EU-a, kao i država sa statusom kandidata za pristup EU u skladu sa Sporazumima o stabilizaciji i pridruživanju, zasigurno bi bila cjelovita ako predloženim rješenjem bude obuhvaćena zastara potraživanja za štete iz svih prometnih nezgoda. Na

<sup>38</sup> Amandmani koje je usvojio Europski parlament 13. veljače 2019. o Prijedlogu direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 2009/103/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 16. rujna 2009. u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i izvršenje obveze osiguranja od takve odgovornosti (COM(2018)0336 – C8-0211/2018 – 2018/0168(COD))

<sup>39</sup> Osim navedenog, u izmjenama Šeste (konsolidirane) direktive osiguranja motornih vozila, pod utjecajem poznate presude SPEU u predmetu Vnuk (C-162/13), kao i nekih drugih odluka, predlaže se dataljnije reguliranje područja primjene osiguranja od AO na način da bi bile pokrivena sve štete proistekle iz upotrebe motornog vozila kao prijevoznog sredstva, zatim predložena je unifikacija pravila o zaštiti oštećenika u slučaju nesolventnosti osiguratelja, uvođenje jedinstvenih minimalnih osiguranih svota za cijeli teritorij EU i dr.

taj način bi se doprinijelo jednoznačnom i transparentnijem pristupu rješavanja svih vrsta šteta, a ujedno bi se ostvarilo načelo jednakosti i pravednosti u tom pogledu.

### 3. ZAKLJUČAK

Zastara je pravni institut koji podrazumijeva gubitak prisilnog ostvarenja zahtjeva protekom određenog vremenskog roka. Strogim zakonskim normiranjem rokova zastare vjerovniku se nameće dužnost ostvarivanja svojih zahtjeva i zaštiti prava u određenom razdoblju. Kod zahtjeva za naknadu štete iz osnova osiguranja od automobilske odgovornosti javljaju se problemi u tumačenju početka zastarnog roka i nastupanja zastare, posebno kod zahtjeva za naknadu štete proistekle iz kaznenog djela. Europski sud za ljudska prava donio je odluku kojom se ne priznaje primjena privilegiranog zastarnog roka u odnosu na osiguratelja od autoodgovornosti. Navedeno pravno shvaćanje može se smatrati opravdanim imajući u vidu da propisivanje dužeg zastarnog roka za naknadu štete iz kaznenog djela predstavlja svojevrsnu kaznu prema njegovom počinitelju. Nacionalni zakoni država članica EU-a propisuju različite rokove zastare zahtjeva za naknadu štete što dovodi do pravne nesigurnosti, posebno u slučajevima prekograničnih prometnih nezgoda. Upravo zbog toga je europski zakonodavac započeo s procesom harmonizacije pravila o zastari za te nezgode. Prvobitno je predložena posebna Direktiva o zajedničkim rokovima zastare za prekogranične prometne nezgode, ali naknadno su predložena rješenja uvrštena u prijedlog izmjena Direktive osiguranja motornih vozila. Poduzimanjem legislativnih mjera na europskoj razini s ciljem ujednačavanja pravila o zastari postigla bi se veća razina zaštite žrtava prekograničnih prometnih nezgoda. Međutim, tek ukoliko bi nacionalni zakonodavci naknadnom implementacijom predloženih odredaba o zastari iste propisali i za domaće prometne nezgode, postigao bi se napokon željeni konsenzus, a istodobno bi se izbjegli troškovi koji nastaju zbog nedostatka harmonizacije u tom pogledu.

**Summary:** *The limitation is a legal term that means lost of enforced realization of the claim after a certain time. Strict legislative rules on legal limitation terms impose the creditor the protection of his rights in prescribed period of time. In field of claims from motor third party liability insurance, sometimes there are different approaches regarding the interpretation of legal limitation period. This is mostly significant in cases where the damage was caused by a criminal offense. The Court of Justice of European Union brought a decision which leads to non-appliance of the privileged limitation period towards the motor third party liability insurer. It seems to be justified having in mind that longer period of legal limitation is prescribed as some kind of punishment against its offender. National legislations of EU member states contain completely different legal limitation periods so it causes the legal uncertainty, especially in cross-border cases. That was the reason why the EU legislator started with procedure of harmonization of the rules on limitation. First intention was enacting of a new Directive on common limitation*

periods for cross-border road traffic accidents, but recently the new solution has been offered, meaning that the regulations from the proposed Directive were included into the Amendments of the Motor Insurance Directive. By taking of the legislation initiative on EU level, the higher level of protection of the cross-border accident victims would be achieved. However, only if national legislators would, by implementation of the proposed rules subsequently, prescribe the same rules for domestic traffic accidents victims, the desired consensus would finally be achieved. At the same time, the costs occurred due to the lack of harmonization would be avoided.

**Keywords:** legal limitation, periods, compensation of damage, motor third party liability, insurance

### Navedeni izvori i korištena literatura

Alihodžić, J. (2012). *Razvoj evropskog međunarodnog privatnog prava: pravci reforme zakonodavstva u Bosni i Hercegovini*, Tuzla: OFF-SET.

Crnić, I. (2001). *Zakon o obveznim odnosima s opsežnom sudskom praksom*. III dopunjeno i izmijenjeno izdanje. Zagreb: Organizator.

Crnić, I. (2008). *Odštetno pravo*. II. izdanje. Zagreb: Zgomić & Partneri d.o.o.

Giunio, M.A. (2012). „Zastarijevanje tražbine, zastara i posljedice – opća i neka izabrana pitanja“, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, 62, (5-6) 1675-1700

Karanikić-Mirić, M. (2011). „Zastarelost potraživanja naknade štete prozrokovane krivičnim delom“, *Anali Pravnog fakulteta u Beogradu*, god. LIX, 1/2011, 178-204.

Kastratović, R. (2013) „Zastarelost potraživanja naknade štete – sporna pitanja u sudskoj praksi sa štetom prouzrokovanom krivičnim delom“, *Evropska revija za pravo osiguranja*, 2/2013, 56-60.

Pavlović, M. (2018). *Zaobilaženje pravde: Zastarelost kao mehanizam uskraćivanja prava žrtvama rata na naknadu štete*, Beograd: Fond za humanitarno pravo

Šolaja, I. (2018). „Zastarelost zahteva za naknadu štete“, *Anali Pravnog fakulteta u Zenici*, Broj 21, god. 11., 195-217.

Šulejić, P. (2009). „Zastarelost potraživanja iz pravnih odnosa osiguranja kao predmet zakonskog regulisanja“, *Revija za pravo osiguranja*, 2/2009, 16-22.

Zakon o obligacionim odnosima, Službeni list SFRJ, br. 29/78, 39/85, 45/89 i 57/8; Službeni list RBiH, br. 2/92, 13/93 i 13/94, Službeni glasnik RS, br. 17/93 i 3/96.

Zakon o obveznim odnosima RH, NN br, 35/05, 41/08, 125/11, 78/15 29/18

A, Renda/L. Schrefler (Centre for European Policy Studies), *Compensation of Victims of Cross-Border Road Traffic Accidents in EU: Assessment of Selected Options, Briefing note –contract IP/C/JURI/FWC/2006-171/LOT1*, [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2007/378292/IPOL-JURI\\_ET\(2007\)378292\\_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2007/378292/IPOL-JURI_ET(2007)378292_EN.pdf) (posjećeno 21.09.2019)

M. Cannarsa, „Compensation for Personal Injury in France“, dostupno na: <http://www.jus.unitn.it/cardoza/review/2002/cannarsa.pdf> (posjećeno 21.09.2019.)

Commercial Law Group, „Periods of Limitation and Other Time Limits in Europe - A country by country summary of limitation and time limits in Europe“, juli 2014., dostupno na: <http://www.clgeurope.eu/cmsimages/Publications/CLG%20Time%20limits%20doc.pdf> (posjećeno 23.09.2019.)

European Parliament resolution with recommendation to the European Commission on limitations periods in cross-border disputes involving personal injuries and fatal accidents (2006/2014(INI))

C. Salm, „Limitation Periods for Road Traffic Accidents“, *European Parliament Research Service – European Added Value Unit*, juli 2016., [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2016/581386/EPRS\\_STU\(2016\)581386\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2016/581386/EPRS_STU(2016)581386_EN.pdf) (posjećeno 01.10.2019.)

Rezolucija Europskog parlamenta od 4. jula 2017. s preporukama Komisiji o rokovima zastare za prometne nesreće (2015/2087(INL))

SEE / EU Cluster of Excellence, „European Law – Selected documents Concerning SE Europe“, Saarbruecken, 2015.

Uredba (EZ) br. 864/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. srpnja 2007. o pravu koje se primjenjuje na izvanugovorne obveze („Rim II“), OJ L 199, 31.07.2007.

Konvencija o mjerodavnom pravu za prometne nezgode, Sl.list SFRJ 26/1976.

Direktiva 2009/103/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 16. septembra 2009. u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i izvršenje obveze osiguranja od takve odgovornosti (kodificirana verzija), Sl. list EU L 263/11

Amandmani koje je usvojio Europski parlament 13. veljače 2019. o Prijedlogu direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 2009/103/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 16. rujna 2009. u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i izvršenje obveze osiguranja od takve odgovornosti (COM(2018)0336 – C8-0211/2018 – 2018/0168(COD))