

dr. sc. Željka Primorac*
Nenad Miletić, dipl. iur.**

NOVE EUROPSKE TENDENCIJE – UNIFIKACIJA ROKOVA ZASTARE ODŠTETNIH ZAHTJEVA U SVEZI S OSIGURANJEM OD AUTOMOBILSKE ODGOVORNOSTI

Polazeći od osnovnih europskopравnih odrednica građanskopravne odgovornosti i obvezatnosti osiguranja vlasnika vozila (osiguranika) od odgovornosti za štete koje mogu nastati trećim osobama upotrebom motornog vozila, autori naglašavaju da je provođenje postupka naknade štete osigurateljeva obveza, a postojanje odštetnog zahtjeva nužna je pretpostavka njegove odgovornosti. Predmet analize autora u ovom radu odnosi se na teorijsku raščlambu problematike prava oštećenika (žrtava prometnih nesreća) na podnošenje izravne tužbe prema odgovornom (štetnikovu) osiguratelju radi ostvarivanja prava na naknadu štete koja je nastala kao posljedica prometne nesreće s prekograničnim implikacijama. S obzirom na to da se nacionalni pravni sustavi država članica EU-a u znatnoj mjeri razlikuju u pravnim normama o mjerodavnim rokovima zastare potraživanja naknade štete, cilj je rada analizirati i preispitati rješenja Rezolucije Europskog parlamenta iz 2017. godine o rokovima zastare za prometne nesreće te preporuke za Direktivu Europskog parlamenta i Vijeća o zajedničkim minimalnim standardima za građanski postupak u EU-u čime se predlaže uspostava posebna sustava istih rokova zastare za podnošenje zahtjeva u vezi s odštetom za tjelesne ozljede i oštećenje stvari prouzročene u prekograničnim cestovnim prometnim nesrećama. Budući da predmetna rješenja imaju za cilj osigurati dostupnost pravnih sredstava za zaštitu žrtava prometnih nesreća, autori analiziraju u kojoj mjeri navedena rješenja pridonose učinkovitosti pravne zaštite oštećenika i pravnoj sigurnosti.

Ključne riječi: rokovi zastare, odštetni zahtjevi, osiguranje od automobilske odgovornosti.

* Dr. sc. Željka Primorac, izvanredna profesorica na Katedri za pomorsko i opće prometno pravo Pravnog fakulteta Sveučilišta u Splitu i redovita članica Akademije pravnih znanosti Hrvatske (Associate Professor at Maritime and Transport Law Department of Faculty of Law, University of Split and Full Member of the Croatian Academy of Legal Sciences): zeljka.primorac@pravst.hr.

ORCID ID: orcid.org/0000-0002-9880-0369

** Nenad Miletić, dipl. iur., sudac Općinskoga građanskog suda u Zagrebu (Judge of the Municipal Civil Court in Zagreb): nenad.miletic@oszg.pravosudje.hr.

1. UVOD

U 2019. godini u Europi je bilo gotovo 268 milijuna motornih vozila¹, no EU je najsigurnija regija za cestovni promet na svijetu² s procjenama o 51 smrtno stradaloj osobi na milijun stanovnika.³ Osim smrtnim posljedicama, cestovne prometne nesreće mogu rezultirati tjelesnom ozljedom, invalidnošću vozača, putnika, ali i mnogobrojnih trećih osoba te im je stoga omogućeno ostvarivanje prava na naknadu imovinske i neimovinske štete. Budući da su vlasnici motornih vozila u EU-u dužni sklopiti ugovor o osiguranju od odgovornosti za štete koje mogu nastati uporabom njihova motornog vozila (dalje u tekstu: osiguranje od AO) koje je najstarija⁴ i u praksi najučestalija vrsta obveznog osiguranja⁵, autori u radu analiziraju rješenja o mjerodavnom pravu za podnošenje izravne odnosno direktne tužbe (lat. *actio directa*) kojom se oštećeniku omogućuje podnošenje izravne tužbe protiv štetnikova osiguratelja radi naknade nastale štete.

S obzirom na povezanost mogućnosti ostvarivanja prava oštećenika na podnošenje izravne tužbe i instituta zastare, odnosno zastarnih rokova čijim protekom vjerovnik (oštećenik) gubi pravo prisilnim putem zahtijevati od dužnika ispunjenje obveze, autori naglašavaju da su zastarni rokovi u europskim pravnim sustavima neujednačeni. Budući da je riječ o rješenjima koja ne pridonose pravnoj sigurnosti i ujednačenoj zaštiti prava oštećenika u prekograničnim prometnim nesrećama, zagovara se harmonizacija propisa o zastarnim rokovima. Na europskoj razini ti se zahtjevi temelje na brojnim inicijativama Europskog parlamenta kojima se u početku predlagalo oblikovanje odgovarajućega zakonodavnog prijedloga koji bi normirao pitanja zastare u slučajevima prekograničnih prometnih nesreća (prometnih nesreća koje imaju međunarodno obilježje) koje uključuju tjelesne ozljede i nesreće sa smrtnim posljedicama, preko prijedloga donošenja posebna pravnog akta o zajedničkim rokovima zastare za prekogranične prometne nesreće te posljednjeg prijedloga o implementaciji rješenja o zastari u prijedlog izmjena rješenja kojima se na europskoj razini normira obvezatnost osiguranja od AO. Analizirajući navedena rješenja, autori će upozoriti na problematiku neujednačenih zastarnih rokova u prekograničnim prometnim nesrećama prema posljednjoj praksi Suda EU-a. Autori razmatraju eventualne modalitete oblikovanja i donošenja odgovarajućih pravnih rješenja o

¹ Vidi European Automobile Manufacturers Association, *ACEA Report – Vehicles in use Europe 2019*, str. 3, dostupno na https://www.acea.be/uploads/publications/ACEA_Report_Vehicles_in_use-Europe_2019.pdf (1. 7. 2020.).

² Rezolucija Europskog parlamenta od 13. rujna 2018., *Europa u pokretu: program za budućnost mobilnosti u EU-u* (2017/2257(INI)), SL C 433, 23. 12. 2019., str. 174.

³ European Commission, *2019 road safety statistics: what is behind the figures*, 11. lipnja 2020., dostupno na https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/QANDA_20_1004 (24. 5. 2020.).

⁴ Detaljnije o povijesnom razvoju osiguranja od autoodgovornosti v. Čurković 2013, 12–13.

⁵ Detaljnije v. *Birds*, Hird 2004, 349.

harmonizaciji zastarnih rokova u prometnim nesrećama u postupcima radi naknade štete, a čije je donošenje u interesu ostvarivanja ujednačene pravne zaštite oštećenika te ostvarivanja pravne sigurnosti.

2. OSIGURANJE OD AUTOMOBILSKE ODGOVORNOSTI – PRAVO OŠTEĆENIKA NA PODNOŠENJE IZRAVNE TUŽBE

Europska pravna rješenja obvezuju države članice EU-a da poduzmu sve potrebne mjere kako bi unutar nacionalnih osigurateljnih sustava pravno uredile obvezatnost osiguranja od AO za sva motorna vozila koja se zateknu na njihovu području.⁶ Riječ je o obveznom⁷, ugovornom, imovinskom⁸ osiguranju čiji je primaran cilj pružanje zaštite trećim osobama⁹ (oštećenicima)¹⁰ u odnosu na štete koje im mogu nastati uporabom vozila.¹¹ Dakle, osnovni je cilj osiguranja od AO pružiti zaštitu žrtvama cestovnih prometnih nesreća, a sklapanjem toga ugovornog odnosa poboljšava se situacija oštećenika. Osiguranje od AO financijsko je jamstvo oštećeniku za naknadu štete neovisno o solventnosti odgovorne osobe (štetnika). Pravna zaštita oštećenika očituje se u činjenici da se pronašlo rješenje kako da oštećenik ostvari naknadu nastale štete i u situacijama kada postoji mogućnost da štetnik (osiguranik) postane nesposoban za plaćanje nastale štete ostavljajući oštećenika (kao tužitelja) bez naknade.¹² Ne možemo zanemariti i posredne učinke zaštite vlasnika odnosno korisnika motornog vozila koji bi u slučaju nastanka prometne nesreće bio dužan snositi odgovornost za štetu te bi plaćanjem štete oštećeniku utjecao na smanjenje vlastite imovine.

Osiguranje od AO zasniva se na pretpostavci postojanja odgovornosti za štetu¹³ te predstavlja imovinsko (odštetno) osiguranje jer se njime priječi umanjenje nečije

⁶ Riječ je o obvezi koja se temelji na odredbi čl. 5. 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, SL L 263/11, 7. 10. 2009., dalje u tekstu: Direktiva 2009/103/EZ. Više o obvezatnosti osiguranja od AO u EU-u v. *Merkin, Hjalmarsson* 2013, 935–936.

⁷ Više v. *Clarke* 2009, 808–809.

⁸ V. *Radionov Radenković* 2008, 408; *Pavić* 2009, 68.

⁹ Više o tome tko se smatra trećim osobama vidjeti *Belanić* 2007, 637–638.

¹⁰ Od trenutka kad je osiguranje od odgovornosti postalo obvezno, težište se sa zaštite štetnika (osiguranika) pomaknulo na oštećenika (*Čurković* 2013, 8). Prema odredbi čl. 1., st. 2. Direktive 2009/103/EZ, oštećenicima se smatraju sve osobe koje imaju pravo na naknadu štete u vezi sa štetom ili ozljedom prouzročenom vozilima.

¹¹ Više v. *Primorac* 2018, 236–237.

¹² *Primorac* 2017, 92.

¹³ Preduvjet je postojanja odgovornosti osiguratelja za nadoknadu štete nastale kao posljedica prometne nesreće da je osiguranik (štetnik) uporabom vozila prouzročio štetu trećim osobama (*Primorac* 2018, 236).

imovine do kojeg bi došlo u slučaju nastanka izvanugovorne obveze naknade štete.¹⁴ Ta vrsta osiguranja obvezno pokriva naknadu štete¹⁵ zbog tjelesnih ozljeda i oštećenja stvari pješaka, biciklista i drugih nemotoriziranih korisnika ceste koji, kao posljedica prometne nesreće u kojoj sudjeluje motorno vozilo, u skladu s nacionalnim građanskim pravom imaju pravo na naknadu štete.¹⁶

2.1. Podnošenje izravne tužbe u sporovima iz osiguranja od AO – europskopravni aspekt

Prema odredbi čl. 18. Direktive 2009/103/EZ, dužnost je država članica EU-a osigurati da svaka oštećena osoba kojoj je nastala šteta kao posljedica nesreće koju je prouzročilo vozilo ima pravo izravne tužbe protiv osiguratelja¹⁷ koji pokriva štetnikovu odgovornost za štetu koja nastane uporabom tog vozila.¹⁸ Dakle, iako treća oštećena osoba nije ugovorna strana, tj. nije subjekt ugovornog odnosa iz osiguranja od AO (nije s osigurateljem ni u kakvu ugovornom ili izvanugovornom odnosu)¹⁹, ovlaštena je neposredno od osiguratelja od AO potraživati naknadu za pretrpljenu štetu.²⁰ Treća oštećena osoba ima pravo podnijeti izravnu tužbu, tj. izravni odštetni zahtjev protiv odgovornog (štetnikova, osiguranikova) osiguratelja²¹ radi ostvarivanja prava na naknadu štete kada je nastala šteta posljedica prometne nesreće s prekograničnim implikacijama. Za ostvarenje prava na izravnu tužbu bitno je da su ispunjene pretpostavke odgovornosti za štetu osiguranika te postojanje osigurateljskog pokrića, i što se tiče širine rizika i što se tiče visine osigurane svote.²² Podnošenjem izravne tužbe oštećenik postaje subjekt ugovornog odnosa²³, stvara se obveznopравни odnos između oštećenog i osiguratelja u kojem oštećenik stječe vlastito pravo na naknadu

¹⁴ Matijević 2007, 149.

¹⁵ Provođenje postupka naknade štete osigurateljeva je obveza, a postojanje odštetnog zahtjeva nužna je pretpostavka njegove odgovornosti.

¹⁶ Čl. 3., st. 4. i čl. 12., st. 3. Direktive 2009/103/EZ.

¹⁷ Ako neka osoba u prometnoj nezgodi nema položaj treće oštećene osobe, nema ni izravno pravo prema osiguratelju od AO (Belanić 2007, 635).

¹⁸ Vidi čl. 18. Direktive 2009/103/EZ. U Republici Hrvatskoj predmetne odredbe sadržane su u Zakonu o obveznim osiguranjima u prometu (NN, br. 151/05, 36/09, 75/09, 76/13 i 152/14), dalje u tekstu: ZOOP. Prema odredbi čl. 11. ZOOP-a, za sve odštetne zahtjeve po osnovi obveznih osiguranja u prometu (uključujući i osiguranje od AO), oštećena osoba ovlaštena je podnijeti izravnu tužbu odgovornom osiguratelju. Detaljnije v. Jakovina 2006, 162–164.

¹⁹ Pavić 2005, 137.

²⁰ Osiguratelj će odgovarati za štetu tek i ako oštećena osoba zahtijeva njezinu naknadu, a te pretpostavke proizlaze iz načela obeštećenja i svrhe osiguranja imovine (Jakovina 2005, 165).

²¹ Oštećenik postaje aktivno procesno legitimiran, odnosno stječe ovlaštenje pokrenuti parnicu protiv osiguratelja (Gorenc 2005, 1481).

²² Gorenc 2014, 1577.

²³ Oštećenik ima pravni položaj vjerovnika za potraživanje isplate naknade štete od osiguratelja (Pavić 2009, 329).

iz osiguranja kojoj se osiguratelj ne može protiviti²⁴ omogućujući oštećeniku efikasnu²⁵ naknadu²⁶ štete²⁷ te izbjegavanje skupa sudskog postupka.²⁸

Kako je pitanje ima li oštećeni pravo izravne tužbe prema štetnikovu osiguratelju različito riješeno u pravima pojedinih zemalja (pravo na izravnu tužbu na području EU-a posljednje su prihvatile Velika Britanija²⁹ i Irska)³⁰, bilo je potrebno odrediti po kojem će se pravu ocijeniti ima li on to pravo.³¹ Pitanja mjerodavnog prava za odgovornost za štetu koja nastane prometnom nesrećom u cestovnom prometu, uključujući i pravo na podnošenje izravne tužbe prema osiguratelju od AO, određuje se prema rješenjima Konvencije o mjerodavnom pravu za prometne nezgode na cestama iz 1971.³² Njezina se rješenja primjenjuju na građansku izvanugovornu odgovornost za štetu koja je posljedica prometne nesreće³³ predstavljajući jedan od osnovnih instrumenata kojim se regulira pitanje mjerodavnog prava kod prometnih nesreća.³⁴ Pravo na podnošenje izravne tužbe normirano je čl. 9. Haške konvencije iz 1971. Kada se oštećeniku dopušta pravo na izravnu tužbu, on neće biti u situaciji sam izabrati pravo koje je za njega najpovoljnije, već će se tada primjenjivati pravo koje navodi Haška konvencija iz 1971., tj. pravo koje prvo dopušta oštećenom podnošenje izravne tužbe.³⁵ Prema odredbi čl. 9. Haške konvencije iz 1971., oštećena osoba ima pravo po-

²⁴ *Ibid.*, 79. Više o pravnom položaju oštećenika u povodu izravne tužbe vidjeti Šulejić 1973, 318.

²⁵ Prema Čurkoviću, pravo na izravan zahtjev oštećene osobe prema osiguratelju štetnika iz mnogo razloga (psihološki razlozi uvjetovani posebnim odnosom oštećeni – štetnik, sigurna naplata od moćnog dužnika/osiguratelja itd.) najbolje je, najefikasnije i, u skladu s time, najprihvatljivije rješenje za štete oštećene osobe – v. Čurković 2017, 199.

²⁶ Eliminiranje posrednika između oštećenoga i osiguravatelja omogućuje najbržu i najkvalitetniju naknadu štete (Ilić 1986, 1399).

²⁷ Od dana kada se dogodio osigurani slučaj, vlastito pravo oštećenika neovisno je o eventualnim promjenama u pravnom odnosu između osiguranika i osiguratelja, tj. sve kasnije promjene prava osiguranika u odnosu prema osiguratelju za oštećenu osobu, glede prava na naknadu, ne proizvode pravne učinke (Pauković 2005, 88).

²⁸ Više vidi Primorac, Barun 2016, 103. Više o izvansudskom rješavanju sporova iz ugovora o AO vidi Primorac, Miletić 2016, 400–415.

²⁹ Više vidi Clarke 2017, 138–144; Merkin, Hemsworth 2015, 39, 490–493.

³⁰ Tako prema Lui 2005, 148; Bilić-Erić 2008, 162.

³¹ Puljko, Macko 2010, 719.

³² Konvencija o mjerodavnom pravu za prometne nezgode na cestama iz 1971., dalje u tekstu: Haška konvencija iz 1971. RH stranka je te konvencije od 8. listopada 1991. na temelju notifikacija o sukcesiji – vidi Odluku o objavljivanju mnogostranih međunarodnih ugovora kojih je Republika Hrvatska stranka na temelju notifikacija o sukcesiji, NN – MU, br. 4/94). Tekst Haške konvencije iz 1971. – vidi Službeni list SFRJ – MU, br. 26/76.

³³ Prema odredbi čl. 1. Haške konvencije iz 1971., prometna nesreća obuhvaća svaku nesreću u kojoj je sudjelovalo jedno ili više motornih ili nemotornih vozila, a koja se dogodila u prometu na javnoj cesti na terenu otvorenome za svakoga ili na privatnom terenu, ali otvorenome za određen broj osoba koje imaju prava njime se koristiti. Više v. Bouček 2019, 746.

³⁴ Matijević 2007, 264.

³⁵ Tako prema Matic 1982, 94. Više v. Stone 2014, 128.

krenuti postupak izravno protiv osiguratelja odgovorne osobe ako im je takvo pravo priznato domaćim zakonodavstvom države na čijem se teritoriju dogodila nesreća (čl. 3. Haške konvencije iz 1971.) ili domaćim zakonodavstvom države registracije³⁶ (čl. 4. ili 5. Haške konvencije iz 1971.) iako ono ne predviđa pravo na izravnu tužbu, ali je pravo primjene tog instituta dopušteno domaćim zakonodavstvom države na čijem se teritoriju dogodila prometna nesreća. Daljnjom odredbom čl. 9. Haške konvencije iz 1971. jasno je propisano da u slučaju kada nijedno od prethodno navedenih mjerodavnih prava ne propisuje pravo na podnošenje izravne tužbe, to se pravo može ostvariti ako ga priznaje pravo na temelju kojega je sklopljen ugovor o osiguranju.³⁷ Rješenja čl. 9. Haške konvencije iz 1971. primjenjuju se na države potpisnice i države nepotpisnice te konvencije.³⁸

Osim rješenja o (mjerodavnom) pravu za podnošenje izravne tužbe prema rješenjima Haške konvencije iz 1971., rješenja Uredbe (EZ) br. 864/2007³⁹, koja se primjenjuje na izvanugovorne obveze u građanskim i trgovačkim stvarima, također propisuju mjerodavno pravo za primjenu predmetnog instituta.⁴⁰ Za razliku od čl. 9. Haške konvencije iz 1971., Uredba Rim II u uređenju izravne tužbe protiv osiguravatelja odgovorne osobe prihvatila je potpuno alternativno upućivanje na mjerodavno pravo.⁴¹ Prema odredbi čl. 18. Uredbe Rim II, osoba koja je pretrpjela štetu može svoj zahtjev za naknadu štete podnijeti neposredno protiv osiguravatelja odgovorne osobe, ako to propisuje pravo kojim se uređuje izvanugovorna obveza ili pravo kojim se uređuje ugovor o osiguranju.⁴² Važno je uočiti da njezina rješenja dopuštaju primjenu Haške konvencije iz 1971., što je naglašeno odredbom čl. 28., st. 1. Uredbe Rim II prema kojoj njezina rješenja ne dovode u pitanje primjenu međunarodnih konvencija kojih su u trenutku donošenja Uredbe Rim II jedna ili više država članica stranke, a koje

³⁶ Presuda Vrhovnog suda Republike Hrvatske, GŽ-206/81 od 9. prosinca 1981.: Inozemni francuski osiguratelj odgovoran je za štetu koju u našoj zemlji počini njegov osiguranik obvezno osiguran od odgovornosti jer francuski propisi omogućuju izravno (direktno) isticanje tužbenog zahtjeva prema tom osiguratelju (v. *Crnić* 2008, 464).

³⁷ Više o pravu na izravnu tužbu prema Haškoj konvenciji iz 1971. vidi *Heiss* 2012, 347; *Bouček* 2019, 759–760.

³⁸ Čl. 11. Haške konvencije iz 1971.

³⁹ Uredba (EZ) br. 864/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. srpnja 2007. o pravu koje se primjenjuje na izvanugovorne obveze („Rim II“), SL L 199, 31. 7. 2007., dalje u tekstu: Uredba Rim II.

⁴⁰ Više o Uredbi Rim II i pravu na podnošenje izravne tužbe vidi *Kunda* 2007, 1305; *Hill, Chong* 2014, 621–622.

⁴¹ *Bouček* 2019, 761.

⁴² Članak 18. Uredbe Rim II treba tumačiti na način da omogućuje da osoba koja je pretrpjela štetu podnese izravnu tužbu protiv štetnikova osiguravatelja, kad takvu tužbu predviđa pravo koje se primjenjuje na izvanugovorne obveze, koje je temelj zahtjeva za naknadu štete, neovisno o onome što predviđa pravo primjenjivo na ugovor o osiguranju koje su izabrale stranke tog ugovora (presuda Suda EU-a u predmetu C-240/14, *Eleonore Prüller-Frey protiv Norberta Brodniga i Axa Versicherung AG*, EC-LI:ECLI:EU:C:2015:567).

utvrđuju pravila u slučaju sukoba zakona za izvanugovorne obveze.⁴³ Na temelju te odredbe možemo zaključiti da rješenja o mjerodavnom pravu za podnošenje izravne tužbe (sadržana u čl. 9. Haške konvencije iz 1971.) imaju prednost pred rješenjima propisanim čl. 18. Uredbe Rim II.⁴⁴

Žrtva prometne nesreće ima interes znati komu može podnijeti tužbu, odnosno na kojem sudu pokrenuti postupak naknade štete (koji je sud nadležan).⁴⁵ Nadležnost u sporovima koji se odnose na osiguranje (uključujući slučajeve kada je dopuštena izravna tužba) uređuju odredbe čl. 10. – 12. Uredbe (EU) br. 1215/2012⁴⁶ (čl. 13., st. 2. Uredbe (EU) 1215/2012).

3. ROKOVI ZASTARE U PREKOGRANIČNIM PROMETNIM NESREĆAMA

Rješenja Direktive 2009/103/EZ, Uredbe Rim II i Haške konvencije iz 1971. propisuju pravo oštećenika na podnošenje izravne tužbe protiv štetnikova osiguratelja u prekograničnim cestovnim prometnim nesrećama. Bitno je uočiti da sve države članice EU-a propisuju pravo oštećenika na podnošenje izravne tužbe u sporovima iz osiguranja od AO.⁴⁷ Ipak, pravni sustavi navedenih država ne sadržavaju jednaka rješenja o zastari potraživanja za naknadu štete (rokovima zastare, početku zastarnih rokova, zastoju, prekidu zastare i dr.). Građanskopravna teorija u institutu zastare pronalazi i ideju zaštite pravne sigurnosti te ističe da je njezin smisao u mirenju dvaju suprotstavljenih interesa – vjerovnikova da ostvaruje svoje pravo⁴⁸ te dužnikova da ne bude nerazumno dugo u neizvjesnosti od mogućih vjerovnikovih pretenzija.⁴⁹ Naime, protekom zastarnog roka ne gubi se subjektivno pravo (već samo zahtjev za njegovo ostvarenje)⁵⁰, a obveza i dalje postoji, i to samo kao naturalna te se ne može

⁴³ Ipak, odredbom čl. 18., st. 2. Uredbe Rim II jasno je propisano da njezina rješenja imaju prednost pred konvencijama zaključenim samo između dviju ili više država članica, ako se takve konvencije odnose na pitanja koja se uređuju Uredbom Rim II. Više v. *Nagy* 2010, 93–108.

⁴⁴ Više o odnosu Haške konvencije iz 1971. i Uredbe Rim II v. *Tomljenović* 2012, 141; *Heiss* 2012, 347.

⁴⁵ ERA Academy of European Law, *Cross-Border Traffic Accidents: Jurisdiction and Applicable Law An Introduction to the Relevant Rules of Private International Law*, str. 2, dostupno na https://www.era-comm.eu/Visegrad/kiosk/pdf/speakers_contributions/116DT35_Casestudy_crossborder_EN.pdf (10. 7. 2020.).

⁴⁶ Uredba (EU) br. 1215/2012 Europskog parlamenta i Vijeća od 12. prosinca 2012. o nadležnosti, priznavanju i izvršenju sudskih odluka u građanskim i trgovačkim stvarima, SL L 351, 20. 12. 2012., dalje u tekstu: Uredba (EU) br. 1215/2012.

⁴⁷ ERA Academy of European Law, *Cross-Border Traffic Accidents: Jurisdiction and Applicable Law An Introduction to the Relevant Rules of Private International Law*, str. 4, dostupno na https://www.era-comm.eu/Visegrad/kiosk/pdf/speakers_contributions/116DT35_Casestudy_crossborder_EN.pdf (10. 7. 2020.).

⁴⁸ Nastupom zastare vjerovnik više nije ovlašten zahtijevati namirenje tražbine prisilnim putem (gubitak sudske zaštite).

⁴⁹ *Žunić-Kovačević, Šikić* 2018, 232.

⁵⁰ Zastarom se gubi pravo zahtijevati ispunjenje obveze, tj. zahtijevati prisilnim putem ostvarivanje zastarjele tražbine (tako prema *Momčinović* 1986, 1375; *Katić* 2019, 46).

tražiti njezino prisilno (sudsko) ostvarenje, nego ono isključivo ovisi o dispoziciji dužnika (u našem slučaju osiguratelja) hoće li istaknuti prigovor zastare zahtjeva.⁵¹

Još 2007. ustanovljeno je da europski pravni sustavi imaju različite zastarne rokove koji su propisani u rasponu od 1 do 30 god. (Španjolska – 1 god.⁵²; Italija – 2 god.⁵³; Njemačka⁵⁴, Austrija, Finska i Portugal – 3 god.; Belgija, Nizozemska, Danska – 5 god.; Francuska – 10 god.; Luksemburg – 30 god.).⁵⁵ Hrvatski je zakonodavac odredbom čl. 234. Zakona o obveznim odnosima⁵⁶ specijalnom pravnom normom⁵⁷ propisao rokove zastare kod ugovora o osiguranju. Prema navedenoj odredbi, neposredni zahtjev treće oštećene osobe prema osiguratelju zastarijeva za isto vrijeme za koje zastarijeva njegov zahtjev prema osiguraniku odgovornom za štetu.⁵⁸ U tom slučaju primjenjuju se odredbe čl. 230., st. 1. – 2. ZOO-a, prema kojima tražbina naknade štete⁵⁹ zastarijeva za tri godine otkad je oštećenik doznao za štetu i za osobu koja je štetu učinila (subjektivni rok), a u svakom slučaju za pet godina otkad je šteta nastala (objektivni rok).⁶⁰

Prema podacima Europske komisije, procjenjuje se da broj prekograničnih prometnih nesreća u EU-u premašuje 775.000 godišnje, a nedostatak harmoniziranih rješenja o rokovima zastare u prekograničnim prometnim nesrećama rezultira godišnjim troškovima od oko 300 milijuna EUR.⁶¹ Nadalje, neujednačena pravna rješenja

⁵¹ Matijević 2007, 406. Više o zastari i pravu dužnika odbiti ispunjenje duga v. Brozović 2016, 704–710.

⁵² Prema odredbi čl. 1968. španjolskoga Građanskog zakonika, taj se jednogodišnji zastarni rok odnosi na sve zahtjeve za naknadu štete nastale smrću ili tjelesnom ozljedom kada je nastala šteta posljedica izvanugovorne odgovornosti – tako prema Commercial Law Group, *Periods of Limitation and Other Time Limits in Europe – A country by country summary of limitation and time limits in Europe*, srpanj 2014., str. 21, dostupno na <https://www.clglaw.eu/cmsimages/Publications/CLG%20Time%20limits%20doc.pdf> (17. 6. 2020.).

⁵³ Taj dvogodišnji zastarni rok odnosi se na odštetne zahtjeve proizišle kao posljedica prometne nesreće – *ibid.*, str. 15.

⁵⁴ U Njemačkoj se trogodišnji rok zastare primjenjuje na prometne nesreće u cestovnom prometu s posebnim uvjetom prema kojem se od tužitelja zahtijeva da u roku od dva mjeseca od saznanja o nastaloj šteti obavijesti tuženika, osim ako tuženik sazna za nastalu prometnu nesreću na neki drugi način, što se vrlo često i događa (Warren 2012, 57).

⁵⁵ Salm, C., European Parliamentary Research Service, *Study: Limitation periods for road traffic accidents*, str. 61, dostupno na [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) (23. 11. 2019.).

⁵⁶ Zakon o obveznim odnosima (NN, br. 35/05, 41/08, 125/11, 78/15 i 29/18), dalje u tekstu: ZOO.

⁵⁷ Katić 2019, 53.

⁵⁸ Čl. 234., st. 5. ZOO-a. Riječ je o rješenju koje je identično i prema francuskom pravu (Ćurković 2017, 31).

⁵⁹ Riječ je o šteti nastaloj građanskim deliktom (više v. Gorenc i dr. 2014, 342–343).

⁶⁰ Više vidi presudu Vrhovnog suda Republike Hrvatske, Rev 3097/2015-2 od 2. listopada 2019.; presudu Županijskog suda u Rijeci, GŽ-262/2017-2 od 5. veljače 2019. i dr. Detaljnije o sudskoj praksi u pogledu navedenih rješenja v. Crnić 2006, 211–223.

⁶¹ Više v. Salm, C., European Parliamentary Research Service, *Study: Limitation periods for road traffic accidents*, str. 8, dostupno na [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) (23. 11. 2019.).

u rokovima zastare pridonose pravnoj nesigurnosti i onemogućavanju oštećenika u ostvarivanju svojih prava u slučajevima prekograničnih cestovnih nesreća.⁶² Na značenje tih rješenja upozoreno je i posljednjom presudom Suda EU-a koji je u siječnju 2019. odlučivao u predmetu *Agostinho da Silva Martins protiv Dekra Claims Services Portugal SA*⁶³ u povodu prometne nesreće koja je nastala 20. kolovoza 2015. u Španjolskoj, a u kojoj su sudjelovala dva motorna vozila: motorno vozilo registrirano u Portugalu (koje je vozio njegov vlasnik A. da Silva Martins) i motorno vozilo registrirano u Španjolskoj (koje je bilo osigurano kod osiguravajućeg društva *Segur Caixa*, a koje je u Portugalu zastupalo društvo *Dekra Claims Services Portugal*). Budući da je oštećenik (A. da Silva Martins) zahtijevao naknadu štete nastale u toj prometnoj nesreći, pozvao se na portugalsko pravo kao mjerodavno pravo u tom sporu te na odredbu čl. 498., st. 1. portugalskoga Građanskog zakonika o trogodišnjem zastarnom roku za podnošenje tužbe, koju je on podnio u roku (11. studenoga 2016.). U odgovoru na tužbu osiguravajuće društvo *Segur Caixa* smatralo je da se mjerodavnim pravom u predmetnom sporu treba smatrati španjolsko pravo te je prigovorilo zastari potraživanja, tj. pozvalo se na prigovor zastare naknade štete jer španjolski Građanski zakonik propisuje jednogodišnji zastarni rok. Stav tuženika prihvatio je prvostupanjski sud koji je odbio tužbeni zahtjev oštećenika, a u odnosu na čiju je odluku oštećenik podnio žalbu. U žalbenom postupku spornim su se pokazala pitanja primjene odredbe čl. 4., st. 1. Uredbe Rim II prema kojoj je mjerodavno pravo u konkretnom predmetu španjolsko pravo koje propisuje primjenu jednogodišnjeg roka zastare, ali i odredbe čl. 28. Direktive 2009/103/EZ na temelju koje je, u interesu oštećenika, portugalski zakonodavac propisao trogodišnji rok zastare. Sud u Lisabonu, nadležan za odlučivanje u žalbenom postupku, postavio je prethodna pitanja Sudu EU-a koja su se odnosila na tumačenje odredaba čl. 16. i čl. 27. Uredbe Rim II te odredbe čl. 28. Direktive 2009/103/EZ.⁶⁴ U presudi je Sud EU-a odlučio da se nacionalnu odredbu portugalskog zakonodavca o trogodišnjem zastarnom roku ne može smatrati obvezujućom u smislu odredbe čl. 16. Uredbe Rim II, osim u slučajevima ako sud koji vodi postupak na temelju obrazložene analize izričaja, opće strukture, ciljeva i konteksta donošenja te odredbe utvrdi da je ona u nacionalnome pravnom poretku od takve važnosti da opravdava odstupanje od općeg pravila o mjerodavnom pravu prema odredbi čl. 4. Uredbe Rim II.⁶⁵ Nadalje, Sud EU-a odlučio je da čl. 28. Direktive 2009/103/EZ nije

⁶² Renda, Schrefler, *Compensation of Victims of Cross-Border Road Traffic Accidents in the EU: Assessment of Selected Options*, 2007., str. 4, dostupno na [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2007/378292/IPOL-JURI_ET\(2007\)378292_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2007/378292/IPOL-JURI_ET(2007)378292_EN.pdf) (7. 2. 2020.).

⁶³ Presuda Suda EU-a u predmetu C-149/18, *Agostinho da Silva Martins protiv Dekra Claims Services Portugal SA*, ECLI:EU:C:2019:84, dalje u tekstu: C-149/18.

⁶⁴ Više o problematici primjene rješenja Uredbe Rim II i Direktive 2009/103/EZ u slučaju C-149/18 u odnosu na dotadašnju sudsku praksu vidi *Bona, Oberto* 2020, 14–16, dostupno na <https://www.mbolaw.it/wp-content/uploads/2020/11/Articolo-completo.pdf> (16. 3. 2021.).

⁶⁵ Odluka Suda EU-a u predmetu C-149/18, pod 1.

odredba prava Unije kojom se uređuje sukob zakona u području izvanugovornih obveza u smislu čl. 27. Uredbe Rim II.⁶⁶

3.1. Prijedlog direktive o zajedničkim rokovima zastare za prekogranične prometne nesreće

Iako je još 2007. Europski parlament donio Rezoluciju „Rokovi zastare u prekograničnim sporovima koji uključuju tjelesne ozljede i nesreće sa smrtnim posljedicama“⁶⁷, ni nakon 10 godina Europska komisija nije oblikovala odgovarajući zakonodavni prijedlog čije bi prihvaćanje omogućilo veću zaštitu prava oštećenika u prekograničnim sporovima. Zato je u ožujku 2017. Odbor za pravna pitanja Europskog parlamenta iznio preporuku Europskoj komisiji o rokovima zastare za prometne nesreće predlažući donošenje direktive o zajedničkim rokovima zastare za prekogranične prometne nesreće⁶⁸ čiji je cilj utvrditi minimalne standarde što se tiče ukupne duljine, početka, zastoja i izračuna rokova zastare za odštetne zahtjeve u slučaju tjelesne ozljede ili materijalne štete naplative u skladu s Direktivom 2009/103/EZ⁶⁹ u slučaju prekograničnih prometnih nesreća⁷⁰ (čl. 1. Prijedloga direktive).

Minimalni standardi za rokove zastare normirani su u poglavlju II., čl. 4. – 8. Prijedloga direktive. Prema odredbi čl. 4., st. 1. Prijedloga direktive, države članice osiguravaju primjenu barem četverogodišnjeg⁷¹ roka zastare na zahtjeve u vezi s odštetom za tjelesnu ozljedu ili oštećenje stvari prouzročene u prekograničnoj prometnoj nesreći, a rok zastare počinje teći od dana na koji je tužitelj postao svjestan ili je imao opravdane razloge postati svjestan razmjera ozljede, gubitka ili štete, njihova

⁶⁶ Odluka Suda EU-a u predmetu C-149/18, pod 2.

⁶⁷ Europski parlament, Rezolucija „Rokovi zastare u prekograničnim sporovima koji uključuju tjelesne ozljede i nesreće sa smrtnim posljedicama“ SL C 250 E, 26. 10. 2007., str. 99, dostupno na [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/JURI-PR-599836_HR.pdf?redirect\(12.3.2021.\)](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/JURI-PR-599836_HR.pdf?redirect(12.3.2021.)).

⁶⁸ Europski parlament, Odbor za pravna pitanja, *Nacrt izvješća s preporukama Komisiji o rokovima zastare za prometne nesreće* (2015/2087(INL)), 6. 3. 2017., dalje u tekstu: Prijedlog direktive, dostupno na [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2017-0206_HR.html#top\(3.3.2020.\)](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2017-0206_HR.html#top(3.3.2020.)).

⁶⁹ Prema odredbi čl. 2. Prijedloga direktive, područje primjene odnosi se na odštetne zahtjeve u pogledu bilo kakva gubitka ili ozljede koju je prouzročilo vozilo pokriveno osiguranjem: a) društva za osiguranje koje pokriva građanskopravnu odgovornost osobe odgovorne za nesreću u skladu s čl. 18. Direktive 2009/103/EZ; ili b) tijela za naknadu štete predviđenog čl. 24. i 25. Direktive 2009/103/EZ.

⁷⁰ Prekograničnom prometnom nesrećom smatramo svaku prometnu nesreću prouzročenu upotrebom vozila koja su osigurana u državi članici i uobičajeno se u njoj nalaze, a koja se dogodila u državi članici koja nije država članica uobičajenog boravišta žrtve ili u trećoj zemlji čiji se nacionalni ured za osiguranje, kako je definiran u čl. 6. Direktive 2009/103/EZ, pridružio sustavu zelene karte (čl. 3., st. 1. Prijedloga direktive).

⁷¹ Ako je mjerodavnim pravom koje se primjenjuje na odštetni zahtjev predviđen rok zastare dulji od četiri godine, države članice osiguravaju primjenu toga duljeg roka zastare (čl. 4., st. 2. Prijedloga direktive).

uzroka i identiteta odgovorne osobe i društva za osiguranje koje pokriva građansko-pravnu odgovornost te osobe ili predstavnika za likvidaciju štete ili tijela za naknadu štete odgovornog za pružanje odštete protiv kojeg se podnosi zahtjev. Ako rok zastare istječe u subotu, nedjelju ili na jedan od službenih praznika, prema odredbi čl. 6. Prijedloga direktive, države članice EU-a dužne su osigurati njegovo automatsko produljenje do kraja prvoga sljedećeg radnog dana.⁷² Prijedlogom direktive jasno su propisane i odredbe o zastoju zastare. Naime, prema odredbi čl. 5., st. 1. Prijedloga direktive, države članice EU-a dužne su osigurati zastoj zastare u razdoblju od tužiteljeva podnošenja zahtjeva društvu za osiguranje osobe koja je prouzročila nesreću, ili njezinu predstavniku za likvidaciju štete, ili tijelu za naknadu štete do tuženikova odbacivanja zahtjeva.

3.2. Prijedlog izmjena Direktive 2009/103/EZ

Analizirana rješenja o zajedničkim rokovima zastare za prekogranične prometne nesreće iz Prijedloga direktive nisu rezultirala donošenjem posebne direktive⁷³, no njezina rješenja čine dio Nacrta zakonodavne rezolucije Europskog parlamenta o Prijedlogu direktive Europskog parlamenta i Vijeća od 16. rujna 2009. u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i izvršenja obveze osiguranja od takve odgovornosti⁷⁴, a imaju za cilj harmonizaciju zastarnih rokova. Na Prijedlog izmjene Direktive 2009/103/EZ, koji je u srpnju 2017. iznio Europski parlament, Europska komisija reagirala je već u listopadu 2017. obrađujući razloge njegova neprihvatanja.⁷⁵ Naime, prema stavu Europske komisije, provođenje harmonizacije zastarnih rokova u državama članicama EU-a zahtijeva uzimanje u obzir normi građanskog i procesnog prava (sadržanih u nacionalnim pravnim sustavima) te procjenu je li potreba za harmonizacijom zastarnih rokova u sporovima nastalima u povodu prometne nesreće s međunarodnim obilježjem veća

⁷² Više o izračunu roka zastare prema rješenjima Prijedloga direktive vidi čl. 7.

⁷³ Autori pretpostavljaju da su odustajajući od donošenja te posebne direktive koja bi normirala pitanja zajedničkih rokova zastare u prekograničnim prometnim nesrećama doprinijeli sljedeći (opravdani) razlozi: dugotrajnost postupka donošenja samoga zakonodavnog akta (od početnog prijedloga koji Europska komisija upućuje Europskom parlamentu i Vijeću do konačnog prihvaćanja direktive), ali i neizvjesnost uspješnosti njezina konačnog prihvaćanja.

⁷⁴ Europski parlament, *Izješće 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 – Nacrt zakonodavne rezolucije*, (COM(2018)0336 – C8-0211/2018 – 2018/0168(COD)), 28. 1. 2019., dalje u tekstu: *Prijedlog izmjene Direktive 2009/103/EZ*, dostupno na https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2019-0035_HR.pdf (4. 6. 2020.).

⁷⁵ *European Commission follow-up to European Parliament requests 2017 - 2019*, dostupno na [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2020/642838/EPRS_STU\(2020\)642838_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2020/642838/EPRS_STU(2020)642838_EN.pdf) (15. 3. 2021.).

nego u slučaju drugih sporova koji uključuju međunarodno obilježje.⁷⁶ Europska komisija zaključuje da se harmonizacija zastarnih rokova ne može provesti samo u odnosu na sporove iz prekograničnih prometnih nesreća, već na široj razini, uzimajući u obzir mjerodavno građansko i procesno pravo nacionalnih pravnih sustava, a budući da je riječ o pitanjima koja su izravno povezana s Uredbom Rim II, predlaže se da se tim pitanjima treba baviti pri oblikovanju budućeg izvješća o primjeni Uredbe Rim II.⁷⁷

Argumentirane stavove Europske komisije autori prihvaćaju, no ipak se nadaju da će buduća zakonodavna rješenja (u okviru Uredbe Rim II ili izmijenjene Direktive 2009/103/EZ) u interesu pravne sigurnosti doprinijeti harmonizaciji zastarnih rokova u prekograničnim prometnim nesrećama.

Budući da je Europska komisija, radi poboljšanja položaja oštećenih osoba nastalih u cestovnom prometu, 24. svibnja 2018. predložila donošenje izmjena Direktive 2009/103/EZ⁷⁸ (riječ je o postupku koji traje još od 2016.)⁷⁹, daljnji tijek redovita zakonodavnog postupka zahtijevao je njegovo upućivanje Europskom parlamentu i Vijeću EU-a. No, kako Prijedlog Europske komisije o izmjeni Direktive 2009/103/EZ nije sadržavao rješenja o zastari, na podneseni je tekst Europski parlament podnio ukupno 54 amandmana od kojih su se dva amandmana (amandmani br. 48. – 49.) odnosili na uređenje pitanja zastare.⁸⁰ Dakle, Europski parlament predložio je nova rješenja čl. 1., st. 1., t. 5.e i 5.g Direktive 2009/103/EZ, tj. implementiranje čl. 26.b – 26.d koji se odnose na zastaru, zastoje zastare i računanje rokova. Predmetni amandmani određuju da države članice osiguravaju primjenu barem četverogodišnjeg roka zastare⁸¹ na zahtjeve u vezi s odštetom za tjelesnu ozljedu ili materijalnu štetu

⁷⁶ *Ibidem*, str. 1082–1083.

⁷⁷ *Ibidem*, str. 1083.

⁷⁸ *Prijedlog 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/2018/336 final - 2018/0168 (COD), str. 1–20, dalje u tekstu: Prijedlog Europske komisije o izmjeni Direktive 2009/103/EZ, dostupno na <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX%3A52018PC0336>.

⁷⁹ Vidi European Commission, *Inception Impact Assessment – Adaptation of the scope of Directive 2009/103/EC on motor insurance*, 8. 6. 2016., dostupno na https://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/docs/2016_fisma_030_motor_insurance_en.pdf (7. 7. 2020.).

⁸⁰ Amandmani koje je donio 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)), SL C 449, 23. 12. 2020., str. 586–618, dostupno na <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX%3A52019AP0110&qid=1615734678723> (14. 3. 2021.).

⁸¹ Ako je nacionalnim pravom koje se primjenjuje na odštetni zahtjev predviđen rok zastare dulji od četiri godine, države članice osiguravaju primjenu toga duljeg roka zastare (čl. 26.b, st. 2. Prijedloga izmjene Direktive 2009/103/EZ).

prouzročene u prekograničnoj prometnoj nesreći i obuhvaćene čl. 19. i čl. 20., st. 2.⁸², a čiji rok počinje teći od dana na koji je podnositelj zahtjeva postao svjestan ili je imao opravdane razloge postati svjestan razmjera ozljede, gubitka ili štete, njihova uzroka i identiteta odgovorne osobe i društva za osiguranje koje pokriva građansko-pravnu odgovornost te osobe ili predstavnika za likvidaciju štete ili tijela za naknadu štete odgovornog za pružanje odštete i protiv kojeg se podnosi zahtjev.⁸³ No, iako je Europski parlament prihvatio tekst navedenih amandmana⁸⁴, a ni Vijeće EU-a nije imalo na njih primjedbe⁸⁵, s obzirom na već izneseni stav Europske komisije o Prijedlogu Europskog parlamenta što se tiče izmjena Direktive 2009/103/EZ (čiji tekst gotovo u cijelosti odgovara amandmanima koje je Europski parlament podnio na Prijedlog Europske komisije o izmjeni Direktive 2009/103/EZ), ne može se očekivati da će Europska komisija odstupiti od svojeg stava koji je prethodno argumentirala. Ujedno je važno uočiti da je 19. listopada 2020. Europska komisija objavila „Program rada za 2021.“, a on uključuje i izmjene Direktive 2009/103/EZ kao prioritarnog prijedloga koji je u postupku donošenja.⁸⁶

4. ZAKLJUČAK

Primjena instituta izravne tužbe kod osiguranja od AO ima sve veće značenje s obzirom na činjenicu da je svake godine sve intenzivniji međunarodni cestovni promet, tj. sve veći prekogranični promet unutar EU-a, a primjena navedenog instituta omogućava oštećenicima pravo od osiguranikova (štetnikova) osiguratelja potraživati naknadu nastale štete. Kako bi oštećenici imali pravo na podnošenje izravne tužbe,

⁸² Riječ je o odredbama Direktive 2009/103/EZ kojima se unutar čl. 19. normira postupak likvidacije šteta te čl. 20., st. 2. kojima se u odnosu na nezgode prouzročene upotrebom vozila (koje je osigurano preko poslovnog nastana u državi članici koja nije država boravišta oštećene osobe i koje se uobičajeno nalazi u državi članici koja nije država boravišta oštećene osobe) propisuje primjena odredbama čl. 21. (Predstavnicima za likvidaciju štete) i čl. 24. (Tijela za naknadu štete) Direktive 2009/103/EZ.

⁸³ Direktive 2009/103/EZ. To rješenje odgovara rješenjima čl. 5. – 6. Prijedloga direktive. Rješenja 49. – 50. amandmana glede prekida zastare (čl. 26.c Prijedloga izmjene Direktive 2009/103/EZ) i izračuna rokova (čl. 26.d Prijedloga izmjene Direktive 2009/103/EZ) odgovaraju prethodno analiziranim rješenjima Prijedloga direktive.

⁸⁴ Više v. Europski parlament, *Osiguranje motornih vozila*, P8_TA(2019)0110, dostupno na https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2019-02-13_HR.html#sdocka27 (17. 6. 2020.).

⁸⁵ V. Council of the European Union, *Proposal for a Directive of the European parliament and of the Council amending Directive 2009/103/EC of the European Parliament and the Council of 16 September 2009 relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, and the enforcement of the obligation to ensure against such liability*, 2018/0168 (COD), 30. siječnja 2020., dostupno na https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CONSIL:ST_5501_2020_INIT&from=HR (1. 4. 2020.).

⁸⁶ *Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija – Program rada Komisije za 2021. – Vitalna Unija u nestabilnom svijetu*, COM/2020/690 final, dostupno na <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX%3A52020D-C0690&qid=1615738754092> (14. 3. 2021.).

to pravo mora biti normirano u nacionalnome pravnom poretku. Uočavajući da nacionalni pravni sustavi država članica EU-a ne sadržavaju jednaka rješenja u ostvarivanju prava na izravnu tužbu, u radu su iznesene posebnosti normiranja prava na podnošenje izravne tužbe kod osiguranja od AO unutar tri različita sustava pravnih normi: Haške konvencije iz 1971., Uredbe Rim II i Direktive 2009/103/EZ. S obzirom na to da se nacionalni pravni sustavi država članica EU-a u znatnoj mjeri razlikuju u vezi s općim rokovima zastare potraživanja naknade štete (čijim protekom oštećenik više nema mogućnost prisilnog ostvarenja svojih prava), u radu su preispitana ta nejedinstvena i neuniformirana rješenja koja ne pridonose pravnoj sigurnosti onemogućavajući oštećenika u ostvarivanju svojih prava. Autori su napravili prikaz i analizu svih iznesenih prijedloga Europskog parlamenta kojima se predviđa uspostava posebna sustava zajedničkih rokova zastare, odnosno koja idu prema harmonizaciji zastarnih rokova u sporovima nastalim kao posljedica prometne nesreće s međunarodnim obilježjem. Ujedno je analiziran argumentirani stav Europske komisije o Prijedlogu izmjena Direktive 2009/103/EZ (koji je podnio Europski parlament), a u odnosu na koji je Europska komisija dala jasno tumačenje o zahtjevu za harmonizaciju zastarnih rokova u sporovima nastalim kao posljedica prometne nesreće s međunarodnim obilježjem.

S obzirom na značenje koje zastarni rokovi imaju za ostvarivanje dvostruke zaštite (prava oštećenika i pravne sigurnosti), uviđamo da je Europski parlament ustrajan u nastojanju implementacije odredaba o zastarnim rokovima u tekst Direktive 2009/103/EZ. Takav postupak ne začuđuje jer je donošenje izmjena Direktive 2009/103/EZ u posljednjim fazama dugotrajnog (višegodišnjeg) postupka kojim se nastoji postići harmonizacija prava obveznog osiguranja od AO. Ipak, ne očekuje se da će prihvaćanje amandmana Europskog parlamenta na Prijedlog Europske komisije o izmjeni Direktive 2009/103/EZ imati pozitivan učinak. Naime, budući da je riječ o rješenjima koja odgovaraju tekstu rezolucije Europskog parlamenta o kojoj se Europska komisija već izjasnila, možemo zaključiti da se ne očekuje ujednačavanje zastarnih rokova u predmetnim sporovima. Stav Europske komisije ne znači da do harmonizacije zastarnih rokova neće doći u budućnosti, no Europska komisija dala je „smjernice“ koje nam pokazuju u kojem bi segmentu i unutar kojih rješenja do toga moglo doći.

Iako aktualna europska rješenja i dosadašnja europska sudska praksa ne upućuju na potrebu harmonizacije zastarnih rokova unutar Direktive 2009/103/EZ, autori su mišljenja da ne treba odustati od inicijative za ujednačavanje zastarnih rokova u prekograničnim prometnim nesrećama. Naime, ujednačavanjem zastarnih rokova na europskoj razini omogućila bi se oštećenicima ujednačena pravna zaštita i mogućnost ostvarivanja njihovih prava. Također, propisivanjem istoga zastarnog roka (npr. minimalnoga zastarnog roka od 4 god.) i u odnosu na zahtjeve za naknadu štete iz nesreća koje nemaju obilježje prekograničnosti smanjile bi se u konkretnim

predmetima mogućnosti pogrešne ocjene osnovanosti prigovora zastare zahtjeva za naknadu štete, što bi doprinijelo većoj pravnoj sigurnosti.

LITERATURA

1. Belanić, L. (2007). *Treće osobe u osiguranju od automobilske odgovornosti*, Zbornik Pravnog fakulteta u Rijeci, 28 (1), str. 633–683.
2. Bilić-Erić, H. (2008). *Haška konvencija o mjerodavnom pravu za prometne nezgode*, u: Pauković, H. (ur.). *Zbornik 16. savjetovanja o obradi i likvidaciji automobilskih šteta*, Hrvatski ured za osiguranje, Zagreb, str. 151–162.
3. Birds, J.; Hird, N. J. (2004). *Birds' Modern Insurance Law*, Sweet & Maxwell, London.
4. Bouček, V. (2019). *Haška konvencija od 4. svibnja 1971. god. o mjerodavnom pravu za prometne nezgode na cestama – izabrana pitanja*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, 69 (5-6), str. 743–773, <https://doi.org/10.3935/zpfz.69.56.06>.
5. Brozović, J. (2016). *Mogućnost podnošenja tužbe na utvrđenje zastare u domaćem i poredbenom pravu*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, 66 (5), str. 693–718.
6. Clarke, M. A. (2009). *The Law of Insurance Contracts*, Informa, London.
7. Clarke, M. A. (2017). *The Law of Liability Insurance*, Informa Law from Routledge, Abingdon, Oxon – New York.
8. Crnić, I. (2008). *Odštetno pravo*, Zgombić & Partneri, Zagreb.
9. Crnić, I. (2006). *Zakon o obveznim odnosima*, Organizator, Zagreb.
10. Ćurković, M. (2013). *Komentar Zakona o obveznim osiguranjima u prometu*, Inženjerski biro, Zagreb.
11. Ćurković, M. (2017). *Ugovor o osiguranju – Komentar odredaba Zakona o obveznim odnosima*, Inženjerski biro, Zagreb.
12. Gorenc, V. i dr. (2005). *Komentar Zakona o obveznim odnosima*, RRIF Plus, Zagreb.
13. Gorenc, V. i dr. (2014). *Komentar Zakona o obveznim odnosima*, Narodne novine, Zagreb.
14. Heiss, H. (2012). *Jurisdiction in matters relating to insurance*, u: Magnus, U.; Peter Man-
kowski, P. (ed.). *European Commentaries on Private International Law - Brussels I Regulation*,
Walter de Gruyter, Munich, str. 330–363.
15. Hill, J.; Chong, A. (2014). *International Commercial Disputes: Commercial Conflict of Laws in
English Courts*, Bloomsbury Publishing, Oxford-Portland.
16. Ilić, A. (1986). *Položaj oštećenika u odnosu na zajednicu osiguranja imovine i osoba*, Naša zakon-
itost, 39 (10), str. 1393–1404.
17. Jakovina, D. (2005). *Odnos između odgovornosti vozača – štetnika i odgovornosti njegovog osi-
guratelja*, u: Kuzmić, M. (ur.). *Ugovor o osiguranju prema novom ZOO*, Inženjerski biro, Za-
greb, str. 163–176.
18. Jakovina, D. (2006). *Položaj oštećenika prema Zakonu o obveznim osiguranjima u prometu*, u:
Kuzmić, M. (ur.). *Novi propisi iz osiguranja – Zakon o osiguranju i Zakon o obveznim osiguranji-
ma u prometu*, Inženjerski biro, Zagreb, str. 152–171.

19. Katić, D. (2019). *Zastara u građanskopravnoj sudskoj praksi*, *Zakornost*, 1 (1), str. 46–64.
20. Kunda, I. (2007). *Uredba Rim II: Ujednačena pravila o pravu mjerodavnom za izvanugovorne obveze u Europskoj uniji*, *Zbornik Pravnog fakulteta u Rijeci*, 28 (2), str. 1269–1324.
21. Lui, A. (2005). *Obvezno osiguranje od automobilske odgovornosti (novine koje se očekuju u novom Zakonu o obveznim osiguranjima u prometu)*, u: Kuzmić, M. (ur.). *Ugovor o osiguranju prema novom ZOO*, Inženjerski biro, Zagreb, str. 132–149.
22. Matić, Ž. (1982). *Međunarodno privatno pravo – Posebni dio*, Pravni fakultet, Zagreb.
23. Matijević, B. (2007). *Osiguranje u praksi*, Naklada, Zadar.
24. Merkin, R.; Hemsworth, M. (2015). *The Law of Motor Insurance*, Second Edition, Sweet & Maxwell, UK.
25. Merkin, R.; Hjalmarsson, J. (2013). *Compendium of Insurance Law*, Informa Law from Routledge, Abingdon, Oxon – New York.
26. Momčinović, H. (1986). *Zastara zahtjeva za naknadu štete i zatezne kamate na novčano potraživanje naknade štete*, *Naša zakonitost*, 39 (10), str. 1374–1392.
27. Nagy, C. I. (2010). *The Rome II Regulation and Traffic Accidents: Uniform Conflict Rules with some Room for Forum Shopping – How so?*, *Journal of Private International Law*, 6 (1), str. 93–108, <https://doi.org/10.1080/17536235.2010.11424374>.
28. Pauković, H. (2005). *Osiguranje od odgovornosti*, u: Kuzmić, M. (ur.). *Ugovor o osiguranju prema novom ZOO*, Inženjerski biro, Zagreb, str. 74–91.
29. Pavić, D. (2005). *Ugovor o pomorskom osiguranju*, u: Vio, I. (ur.). *Zbornik radova Savjetovanja Pomorski zakonik Republike Hrvatske i druge novine iz područja pomorskog i prometnog prava*, Hrvatsko društvo za pomorsko pravo, Rijeka, str. 129–143.
30. Pavić, D. (2009). *Ugovorno pravo osiguranja*, Tectus, Zagreb.
31. Primorac, Ž. (2017). *Europeizacija načela solventnosti u hrvatskom osigurateljnom sustavu zaštite osiguranika i žrtava prometnih nesreća u slučaju stečaja osiguratelja*, *Godišnjak Akademije pravnih znanosti Hrvatske*, 8 (1), str. 81–102.
32. Primorac, Ž. (2018). *Normal function of a vehicle as a means of transport or a machine for carrying out work in motor third party liability insurance with special regard to the latest rulings of the Court of Justice of the European Union*, u: Duić, D.; Petrašević, T. (ed.). *EU and Comparative Law Issues and Challenges Series – Issue 2*, Faculty of Law Osijek, str. 235–251, <https://doi.org/10.25234/ecllc/7109>.
33. Primorac, Ž.; Barun, M. (2016). *Zaštita prava putnika u kopnenom prijevozu*, Pravni fakultet, Split.
34. Primorac, Ž.; Miletić, N. (2016). *Europski pravni kontekst izvansudskog rješavanja sporova iz ugovora o obveznom osiguranju od automobilske odgovornosti s posebnim osvrtom na osigurateljnu praksu*, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, 66 (2-3), str. 391–420.
35. Puljko, V.; Macko, M. (2010). *Pravni režim kod prometnih nezgoda sa elementom inozemnosti*, *Zbornik Pravnog fakulteta u Splitu*, 47 (3), str. 705–728.
36. Radionov Radenković, N. (2008). *Zaštita prava putnika u cestovnom prometu i usluga osiguranja*, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, 58 (1-2), str. 391–414.

37. Stone, P. (2014). *EU Private International Law*, Third Edition, Edward Elgar Publishing, UK – USA.
38. Šulejić, P. (1973). *Pravo osiguranja*, Novinska ustanova Službeni list SFRJ, Beograd.
39. Tomljenović, V. (2012). *Tumačenje kolizijskih pravila međunarodnih konvencija – primjer tumačenja kolizijskih odredbi Haške konvencije o prometnim nezgodama*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, 62 (1-2), str. 101–151.
40. Warren, M. (2012). *Personal Injury: Practice & Procedure*, Routledge, London – Sydney.
41. Žunić-Kovačević, N.; Šikić, M. (2018). *Upravnopravni pojam zastare s posebnim osvrtom na zastaru u poreznom pravu*, Zbornik Pravnog fakulteta u Splitu, 55 (1), str. 231–250, <https://doi.org/10.31141/zrpf.2018.55.127.231>.

Pravni izvori:

1. Direktiva 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, SL L 263/11, 7. 10. 2009.
2. Konvencija o mjerodavnom pravu za prometne nezgode na cestama iz 1971., Službeni list SFRJ – MU, br. 26/76
3. Odluka o objavljivanju mnogostranih međunarodnih ugovora kojih je Republika Hrvatska stranka na temelju notifikacija o sukcesiji, NN – MU, br. 4/94
4. Rezolucija Europskog parlamenta od 13. rujna 2018., *Europa u pokretu: program za budućnost mobilnosti u EU-u* (2017/2257(INI)), SL C 433, 23. 12. 2019., str. 174
5. Uredba (EZ) br. 864/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. srpnja 2007. o pravu koje se primjenjuje na izvanugovorne obveze („Rim II“), SL L 199, 31. 7. 2007.
6. Uredba (EU) br. 1215/2012 Europskog parlamenta i Vijeća od 12. prosinca 2012. o nadležnosti, priznavanju i izvršenju sudskih odluka u građanskim i trgovačkim stvarima, SL L 351, 20. 12. 2012.
7. Zakon o obveznim odnosima, NN, br. 35/05, 41/08, 125/11, 78/15 i 29/18
8. Zakon o obveznim osiguranjima u prometu, NN, br. 151/05, 36/09, 75/09, 76/13 i 152/14

Sudska praksa:

1. Presuda Suda EU-a u predmetu C-240/14, *Eleonore Prüller-Frey protiv Norberta Brodniga i Axa Versicherung AG*, ECLI:ECLI:EU:C:2015:567
2. Presuda Suda EU-a u predmetu C-149/18, *Agostinho da Silva Martins protiv Dekra Claims Services Portugal SA*, ECLI:EU:C:2019:84
3. Presuda Vrhovnog suda Republike Hrvatske, GŽ-206/81 od 9. prosinca 1981.
4. Presuda Vrhovnog suda Republike Hrvatske, Rev 3097/2015-2 od 2. listopada 2019.
5. Presuda Županijskog suda u Rijeci, GŽ-262/2017-2 od 5. veljače 2019.

Mrežni izvori:

1. Amandmani koje je donio 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)), SL C 449, 23. 12. 2020., str. 586–618, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX%3A52019AP0110&qid=1615734678723> (14. 3. 2021.).
2. Bona, M.; Oberto, G. (2020). „Rome II“, *applicable law and direct right of action under Directive 2009/103/EC: A new revolutionary perspective for cross-border road traffic accidents?* MB.O Law Review, 2, str. 1–17, <https://www.mbolaw.it/wp-content/uploads/2020/11/Articolo-completo.pdf> (16. 3. 2021.).
3. Commercial Law Group, *Periods of Limitation and Other Time Limits in Europe – A country by country summary of limitation and time limits in Europe*, srpanj 2014., <https://www.clglaw.eu/cmsimages/Publications/CLG%20Time%20limits%20doc.pdf> (17. 6. 2020.).
4. Council of the European Union, *Proposal for a Directive of the European parliament and of the Council amending Directive 2009/103/EC of the European Parliament and the Council of 16 September 2009 relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, and the enforcement of the obligation to ensure against such liability*, 2018/0168 (COD), 30. siječnja 2020. god., https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CONSIL:ST_5501_2020_INIT&from=HR (1. 4. 2020.).
5. ERA Academy of European Law, *Cross-Border Traffic Accidents: Jurisdiction and Applicable Law An Introduction to the Relevant Rules of Private International Law*, https://www.era-comm.eu/Visegrad/kiosk/pdf/speakers_contributions/116DT35_Casestudy_crossborder_EN.pdf (10. 7. 2020.).
6. European Automobile Manufacturers Association, *ACEA Report – Vehicles in use Europe 2019*, https://www.acea.be/uploads/publications/ACEA_Report_Vehicles_in_use-Europe_2019.pdf (1. 7. 2020.).
7. European Commission, *2019 road safety statistics: what is behind the figures*, 11. 6. 2020., https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/QANDA_20_1004 (24. 5. 2020.).
8. *European Commission follow-up to European Parliament requests 2017 - 2019*, str. 1082–1083, [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2020/642838/EPRS_STU\(2020\)642838_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2020/642838/EPRS_STU(2020)642838_EN.pdf) (15. 3. 2021.).
9. European Commission, *Inception Impact Assessment – Adaptation of the scope of Directive 2009/103/EC on motor insurance*, 8. 6. 2016., https://ec.europa.eu/smart-regulation/road-maps/docs/2016_fisma_o30_motor_insurance_en.pdf (7. 7. 2020.).
10. Europski parlament, *Izvršje 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 – Nacrt zakonodavne rezolucije*, (COM(2018)0336 – C8-0211/2018 – 2018/0168(COD)), 28. 1. 2019., https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2019-0035_HR.pdf (4. 6. 2020.).

11. Europski parlament, Odbor za pravna pitanja, *Nacrt izvješća s preporukama Komisiji o rokovima zastare za prometne nesreće* (2015/2087(INL)), 6. 3. 2017., https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2017-0206_HR.html#top (3. 3. 2020.).
12. Europski parlament, *Osiguranje motornih vozila*, P8_TA(2019)0110, https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2019-02-13_HR.html#sdocta27 (17. 6. 2020.).
13. Europski parlament, Rezolucija „Rokovi zastare u prekograničnim sporovima koji uključuju tjelesne ozljede i nesreće sa smrtnim posljedicama“ SL C 250 E, 26. 10. 2007., str. 99, https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/JURI-PR-599836_HR.pdf?redirect (12. 3. 2021.).
14. *Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija – Program rada Komisije za 2021. – Vitalna Unija u nestabilnom svijetu*, COM/2020/690 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0690&qid=1615738754092> (14. 3. 2021.).
15. *Prijedlog 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/2018/336 final - 2018/0168 (COD), str. 1–20, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX%3A52018PC0336>.
16. Renda, A.; Schrefler, L., *Compensation of Victims of Cross-Border Road Traffic Accidents in the EU: Assessment of Selected Options*, 2007., [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2007/378292/IPOL-JURI_ET\(2007\)378292_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2007/378292/IPOL-JURI_ET(2007)378292_EN.pdf) (7. 2. 2020.).
17. Salm, C., European Parliamentary Research Service, *Study: Limitation periods for road traffic accidents*, [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) (23. 11. 2019.).

Summary

NEW EUROPEAN TENDENCIES - UNIFICATION OF LIMITATION PERIODS FOR COMPENSATION CLAIMS IN CONNECTION WITH MOTOR THIRD PARTY LIABILITY INSURANCE

On the basis of basic European legal guidelines on civil liability and the obligation of the owner of a motor vehicle (the insured person) to have an insurance against liability for damage that may occur to third parties using a motor vehicle, the authors emphasise that compensation for damage is the insurer's obligation, and the existence of a claim for damages is a necessary presumption of his liability. The authors provide the theoretical in-depth analysis of the issue of the right of victims (victims of traffic accidents) to bring a direct action against the responsible insurer (party which caused the damage) in order to exercise the right to compensation for damage caused by a traffic accident with cross-border implications. Given that the national legal systems of the EU Member States have significantly different legal norms on the rele-

vant limitation periods for compensation claims, the aim of this paper is to analyse and review the European Parliament resolution of 2017 on limitation periods for traffic accidents and recommendations for the Directive of the European Parliament and of the Council on Common Limitations Periods for Cross-Border Road Traffic Accidents proposing the establishment of a special system of common limitation periods in relation to compensation claims for bodily injury and property damage caused by cross-border road traffic accidents. Since the provisions in question aim to ensure the availability of legal remedies for the protection of traffic accident victims, the authors analyse the extent to which these provisions contribute to the effectiveness of legal protection of victims and legal certainty.

Key words: *limitation periods, compensation claims, motor third party liability insurance.*