

Pregledni znanstveni članak

■ Opseg prava oštećene osobe kod izravnog zahtjeva za naknadu materijalne štete na vozilu iz osnova obveznog osiguranja od autoodgovornosti (Analiza presude Suda Europske unije u predmetu C-618/21)

Jasmina Đokić¹

Sažetak: Sud Europske unije je u više navrata imao priliku izjasniti se o kompatibilnosti odredaba nacionalnog prava država članica s europskim pravom u pogledu naknade neimovinske štete proistekle uporabom motornog vozila. To je razumljivo jer, bez obzira na činjenicu da je priznavanje prava na naknadu neimovinske štete postalo standard u svim modernim pravnim sustavima, i dalje su evidentne značajne razlike u nacionalnim zakonodavstvima u pogledu utvrđivanja samoga prava kao i novčane kvantifikacije tog vida štete.

Na prvi pogled bi se iz toga moglo zaključiti da utvrđivanje visine naknade materijalne štete na vozilu ne bi trebalo izazivati nedoumice. Međutim, kod štete na vozilu osiguratelj i sudovi se susreću s pitanjem treba li naknada štete na vozilu podrazumijevati isplatu novčanog iznosa na ime troškova popravka vozila koje oštećena osoba dokazuje predocjenom procjene troškova popravka, bez obzira na prethodno stanje vozila ili prilikom obračuna štete osiguratelj ima pravo uzeti u obzir i prethodno stanje vozila i druge parametre i u skladu s tim ponuditi pravičan iznos naknade štete. U nedavnoj presudi Sud EU se prvi put suočio s tumačenjem visine naknade materijalne štete na vozilu iz osnova obveznog osiguranja od autoodgovornosti te je pokušao pojašniti opseg prava oštećene osobe u sklopu izravnog zahtjeva prema osiguratelju. Osim toga, imao je zadaću

¹ Doc. dr. sc. Jasmina Đokić, Pravni fakultet u Zenici, Adriatic osiguranje d.d. Sarajevo, e-mail: jasminda.jokic@adriatic.ba

pojasniti suštinu obveze osiguratelja kod izravnog zahtjeva iz osnova osiguranja od autoodgovornosti, odnosno je li osiguratelj u tom slučaju dužan naknaditi materijalnu štetu u istom obimu kao što je to dužan sam štetnik ili se njegova obveza utvrđuje u skladu s ugovorom o osiguranju.

Ključne riječi: materijalna šteta, osiguranje, autoodgovornost, Sud Europske unije

1. UVOD

Obvezno osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila (u daljem tekstu: osiguranje od autoodgovornosti) predstavlja najsavršeniji mehanizam ustanovljen i globalno prihvaćen u cilju zaštite žrtava prometnih nezgoda. Nesumnjiv je socijalni značaj ove vrste osiguranja jer pravni poredak omogućava žrtvi da naknadu štete zahtijeva izravno od osiguratelja kojem povjerava zadaću snošenja rizika i naknade štete u slučaju ostvarenja rizika uporabom motornog vozila, a ovaj zauzvrat naplaćuje premiju za preuzeti rizik. Značaj zaštite žrtava u prometu prepoznat je i na europskoj razini, te se proces harmonizacije nacionalnih zakonodavstava država članica Europske unije u ovome području provodi već dugi niz godina putem direktiva kao akata sekundarnog prava Europske unije. Jedan od osnovnih ciljeva tih direktiva je pružanje zaštite žrtvama nezgoda prouzročenih uporabom motornih vozila omogućavajući im usporediv tretman unutar Europske unije neovisno o mjestu gdje se nezgoda dogodila. Zaštita žrtava prometnih nezgoda u skladu s direktivama podrazumijeva obvezu država članica da u svojim pravnim porecima jamče pravo na naknadu materijalne štete i štete uslijed pretrpljenih tjelesnih povreda. Iako europski zakonodavac propisuje obvezu zaštite žrtava prometnih nezgoda putem obveznog osiguranja od autoodgovornosti, ne daje odgovor na pitanje načina ostvarenja te zaštite već isti prepušta nacionalnim zakonodavstvima.

2. IZRAVNI ZAHTJEV (DIRECT ACTION) PREMA OSIGURATELJU OD AUTOODGOVORNOSTI

Jedno od temeljnih dostignuća europskog prava osiguranja jeste uspostava prava oštećene osobe na postavljanje izravnog zahtjeva (*direct action*) protiv osiguratelja radi naknade štete izazvane uporabom motornog vozila. Iako je direktivama iz područja osiguranja od autoodgovornosti ovaj institut preciziran, dopuštenost izravnog zahtjeva bio je poznat već u Europskoj konvenciji o obveznom osiguranju

od građanske odgovornosti za motorna vozila² te u Haškoj konvenciji o mjerodavnom pravu za prometne nezgode.³ U članku 9. navedene Haške konvencije regulirana je dopuštenost izravnog zahtjeva protiv osiguratelja odgovorne osobe. Namjera donosioca Konvencije bila je da se omogući bolja zaštita žrtava prekograničnih prometnih nezgoda jer zakonodavstva pojedinih država na različit način pristupaju pitanju dopuštenosti izravnog zahtjeva protiv osiguravajućeg društva štetnika. Primjerice, englesko pravo ne dopušta pravo na direktnu tužbu protiv osiguratelja štetnika. Njemačko pravo isto dozvoljava ukoliko se radi o obveznom osiguranju od odgovornosti.⁴ Uvođenje prava na izravni zahtjev predstavljalo jedno suvremeno rješenje imajući u vidu period kad je Konvencija nastala.⁵ Uredba Rim II, kao propis novijeg datuma ide korak dalje u zaštiti oštećenika kao slabije strane, te mu daje mogućnost neposrednog zahtjeva za naknadu štete od štetnikovog osiguravatelja, ako je to dopušteno prema pravu mjerodavnom za izvanugovome obaveze ili prema pravu mjerodavnom za ugovor o osiguranju.⁶

Na europskoj razini zaštita oštećenog kao slabije strane u ostvarivanju prava na naknadu štete iz prometne nezgode putem podnošenja izravnog zahtjeva protiv osiguratelja dodatno je osnažena i Četvrtom direktivom o osiguranju motornih vozila⁷ koja propisuje državama članicama obvezu propisivanja prava oštećenika na izravni zahtjev prema osiguratelju. Ovo pravilo je pretočeno u čl. 18. Direktive 2009/103/EZ (tzv. Šeste direktive) koja predstavlja kodificirani tekst prethodnih pet direktiva iz područja obaveznog osiguranja od autoodgovornosti. Kao što je u uvodu istaknuto, komunitarnim propisima je zajamčeno općenito pravo na imovinsku štetu (*property damage*) i štetu uslijed tjelesnih povreda (*personal injury*) koje ostvaruje oštećenik od osiguratelja od autoodgovornosti po izravnom zahtjevu. Međutim, pitanje opsega tih prava nije regulirano.⁸

U nastavku ćemo vidjeti kako Sud pravde EU tumači sadržaj obaveze osiguratelja kod izravnog zahtjeva za naknadu štete na motornom vozilu iz

2 European Convention on Compulsory Insurance against Civil Liability in Respect of Motor Vehicles (1959) – Annex I and II, European Treaty Series no. 29

3 Konvencija o mjerodavnom pravu za saobraćajne nezgode, 1971. godine, stupila snagu 03.06.1975. godine, BiH članica temeljem sukcesije; tekst objavljen „Službeni list FNRJ“ Dodatak broj: 26/1976.

4 Više o tome: u Izvještaju ekspertne grupe za europsko ugovorno pravo osiguranja – *Discussion Paper: Liability Insurance* (2013), dostupno na: http://ec.europa.eu/justice/contract/files/expert_groups/discussion_paper_liability_insurance_en.pdf (02.08.2023.)

5 S. Đorđević, „Određivanje mjerodavnog prava za direktan zahtev oštećenog prema štetnikovom osiguravaču u međunarodnom privatnom pravu Republike Srbije“, *Evropska revija za pravo osiguranja*, 1/2015, 14.

6 Čl. 18. Uredbe (EZ) br. 864/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. srpnja 2007. o pravu koje se primjenjuje na izvanugovorne obaveze (skraćeno: „Uredba RIM II“), OJ L 199, 31.07.2007

7 Direktiva 2000/26/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 16. maja 2000. god. o usklađivanju zakona država članica na području osiguranja od odgovornosti iz upotrebe motornih vozila i izmjeni Direktiva Vijeća 73/239/EEZ i 88/357/EEZ, Sl. list EU L 181, 20.7.2000 (Četvrta direktiva)

8 J. Basedow, „Der Direktanspruch gegen den ausländischen Kfz-Haftpflichtversicherer – Eine europäische Rechtsangleichung mit Schönheitsfehlern“, Research Paper nr. 17/24, Max Planck Institute for Comparative and PIL, Hamburg, 2017.

osnova građanskopravne izvanugovorne odgovornosti za štetu izazvanu uporabom motornog vozila.

3. PRESUDA U PREDMETU C-618/219

Prije analize predmetne presude, potrebno je naglasiti da je Sud pravde EU i ranije imao priliku tumačiti opseg obveze osiguratelja kod postavljanja izravnog zahtjeva za naknadu štete. U predmetu *Fidelidade-Companhia de Seguros SA v Caisse Suisse de Compensation and Others* ustanovljeno je da nacionalni propis ne smije ograničavati prava treće osobe na naknadu štete iz osnova osiguranja od autoodgovornosti ukoliko bi na temelju tog propisa osiguratelj mogao odbiti zahtjev pozivajući se na ništavost ugovora o osiguranju.¹⁰ Za razliku od navedenog predmeta u kojem je Sud EU zabranio pozivanje na odredbe ugovora pri utvrđivanju prava treće osobe, u predmetu koji analiziramo vidjet ćemo da je Sud zauzeo potpuno različito stajalište limitirajući obvezu osiguratelja spram treće osobe upravo ugovorom o osiguranju.¹¹

3.1 Zahtjev za prethodno odlučivanje

Zahtjevu za prethodno odlučivanje pred Sudom pravde EU prethodilo je šest sudskih parničnih postupaka koji su se vodili pred nadležnim sudom u Varšavi, Poljska radi naknade štete na vozilu po tužbama podnesenim protiv različitih osiguravajućih društava iz različitih štetnih događaja. Zajednička karakteristika svih sporova sastojala se u tome da su osiguratelji u izvansudskom postupku odbili platiti štetu koju su tužitelji potraživali na temelju visoke procjene troškova popravka (dijelova i usluga), a ne na temelju dokaza o troškovima popravka koje su stvarno platili. Budući da oštećena vozila u vrijeme podnošenja tužbe još nisu bila popravljena, sud koji je uputio zahtjev te troškove popravka kvalificirao je „hipotetskima”. Pet od navedenih šest postupaka se odnosilo na naknadu štete iz osnova osiguranja od autoodgovornosti, a u šestom postupku se radilo o naknadi po osnovu građanskopravne odgovornosti vlasnika garaže jer je šteta na vozilu bila prouzročena padom garažnih vrata.¹²

9 Presuda Suda (Petog vijeća) povodom zahtjeva za prethodnu odluku na temelju članka 267. UFEU-a koji je uputio Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (Općinski sud u Varšavi, Poljska) u predmetu C-618/21, ECLI:EU:C:2023:278

10 Case C-287/16, *Fidelidade-Companhia de Seguros SA v Caisse Suisse de Compensation and Others*, ECLI:EU:C:2017:575

11 Marson, James, Ferris, Katy, Extra-contractual rules and third-party rights of direct action: The Court of Justice defines claimants' rights and insurers' obligations in motor vehicle agreements. *European Law Review*, 48 (4), 2023, 480-489.

12 Sud je dio zahtjeva za prethodno odlučivanje koji se odnosi na taj sudski postupak odbacio kao nedopušten jer isti ne ulazi u područje primjene Direktive 2009/103/EU, vidi toč. 30.-31. Presude SPEU u predmetu C-618/21, ECLI:EU:C:2023:278

Prema stavu svih tuženih društava za osiguranje, naknada štete ne može premašiti iznos stvarno pretrpljene štete, izračunate u skladu s tzv. metodom diferencijacije prema kojoj naknada štete predstavlja razliku između vrijednosti koju bi oštećeno vozilo imalo da nije došlo do nezgode i trenutne vrijednosti tog vozila u oštećenom stanju.¹³ Prema mišljenju tuženih društava za osiguranje, troškovi popravka mogu se uzeti u obzir samo ako se dokaže da su stvarno nastali, a ne na osnovu pretpostavljenog iznosa navedenog u procjeni troškova (predračunu, ponudi za popravak).

Opseg naknade materijalne štete prema poljskom Građanskom zakoniku određen je alternativno: oštećena osoba može tražiti povrat u prijašnje stanje ili isplatu novčane naknade od osobe odgovorne za štetu. Međutim, odredbe istoimenog Zakonika koje se odnose na ugovor o osiguranju predviđaju samo isplatu novčane naknade kao ispunjenje obveze osiguratelja kod osiguranja od građanskopravne odgovornosti.¹⁴

Dalje, poljski sud koji je uputio zahtjev ističe da bi se, primjenom citiranih pozitivnih propisa, novčana naknada štete na vozilu na koju je obvezan osiguratelj od autoodgovornosti trebala izračunavati u iznosu koji je jednak razlici između vrijednosti oštećene stvari i vrijednosti koju bi ona imala da nije došlo do štete, te da takva naknada štete ne smije dovesti do neosnovanog bogaćenja oštećene osobe. Međutim, navedeni sud također primjećuje da je aktualna sudska praksa u Poljskoj sklona dosuđivanju naknade u vidu „hipotetskih“ troškova popravka vozila na temelju procjene troškova - predračuna, te da pritom ne vodi računa o tome namjerava li vlasnik stvarno iskoristiti ta sredstva za popravku vozila ili ne. Štoviše, dešava se da se tužiteljima na taj način dosuđuje naknada štete čak i u slučajevima kad su vozilo već prodali ili na drugi način otuđili, što podrazumijeva da dosuđeni novčani iznos na ime naknade štete zasigurno neće upotrijebiti u svrhu sanacije štete na predmetnom vozilu. Prema mišljenju poljskog suda na taj način dolazi do neosnovanog bogaćenja oštećenih osoba, što dalje rezultira povećanjem troškova šteta u osiguravajućim društvima pa samim tim i poskupljenjem premije svim osiguranicima obveznog osiguranja od autoodgovornosti.

Iako ovakvu sudsku praksu poljskih sudova smatra kontroverznom, postupajući sud istu opravdava potrebom pojačane zaštite žrtava u prometu koja je zajamčena pravom Unije. Stoga taj sud smatra da je potrebno pojasniti opseg prava oštećene osobe koja proizlaze iz prava na izravni zahtjev kojeg ta osoba može ostvariti protiv društva

¹³ Mišljenje nezavisnog odvjetnika Jeana Richarda de la Toura od 15. prosinca 2022. u predmetu C-618/21, toč. 10., ECLI:EU:C:2022:1004

¹⁴ Čl. 363. st. 1. i čl. 822. Građanskog zakonika Poljske, citirano prema Presudi u predmetu C-618/21, toč. 8. i 9.

za osiguranje.¹⁵ Ističe se da kod naknade štete od odgovorne osobe (štetnika) prema poljskom pravu oštećenik ima pravo izbora da zahtijeva isplatu novčane naknade ili popravak oštećenog vozila, odnosno povrat u prijašnje stanje, dok je odredbama Građanskog zakonika koje se odnose na ugovor o osiguranju predviđeno da društvo za osiguranje svoju obvezu može ispuniti samo isplatom novčanog iznosa. Zbog toga postupajući sud postavlja Sudu EU Zahtjev za prethodno odlučivanje u vidu nekoliko pitanja čija je suština traženje pojašnjenje opsega prava na izravan zahtjev za naknadu štete na vozilu prema odgovornom društvu za osiguranje i obveze osiguratelja po tome zahtjevu.

Također, postavljeno je pitanje je li nacionalni propis protivan EU pravu ukoliko taj propis omogućava osiguratelju uvjetovanje isplate naknade štete oštećenoj osobi na način da oštećena osoba treba dokazati da stvarno namjerava popraviti ili da je popravila vozilo na konkretan način i kod konkretnog mehaničara, po konkretnoj cijeni dijelova i rada, te da je iskoristila uplaćena sredstva za tu svrhu, a ako to ne učini da je dužna vratiti osiguratelju isplaćeni iznos naknade štete, tako da se otkloni mogućnost neosnovanog bogaćenja oštećene osobe.

3.2 Odluka Suda EU

Vidjeli smo da poljski nacionalni propis propisuje pravo oštećenika na izravan zahtjev prema osiguratelju, ali istovremeno ograničava obvezu osiguratelja kod naknade štete na vozilu iz osnova ugovora o osiguranju od autoodgovornosti omogućavajući u praksi primjenu tzv. metode diferencijacije po kojoj se vrši obračun stvarne štete. Međutim, isti propis u pogledu naknade štete od samog štetnika, odnosno odgovorne osobe omogućava vraćanje vozila u prvobitno stanje.

Zbog različite regulacije prava kojima raspolaže oštećena osoba kod naknade štete na vozilu, sud koji je uputio zahtjev nastojao je doznati opseg i doseg prava izravnog zahtjeva oštećene osobe predviđenog člankom 18. Direktive 2009/103, kako bi se zajamčila njegova djelotvornost. U tim je okolnostima zahtjev za prethodnu odluku ocijenio dopuštenim.¹⁶

Suština pitanja koje je postavio postupajući poljski sud sastoji se u tome treba li članak 18. Direktive 2009/103 kojim je propisano pravo na izravni zahtjev prema osiguratelju tumačiti na način da mu se protivi nacionalni propis koji kao jedini način ostvarenja naknade štete na vozilu od osiguratelja od autoodgovornosti predviđa isplatu novčane naknade. Ako je odgovor potvrđan, koje obveze proizlaze u pogledu načina

15 Mišljenje nezavisnog odvjetnika, toč. 15.

16 Mišljenje nezavisnog odvjetnika, toč. 24.

izračuna te naknade kao i uvjeta koji se odnose na njezinu isplatu, u slučaju postavljanja izravnog zahtjeva prema osiguratelju? Konkretno, sud koji je uputio zahtjev nastoji doznati je li cilj izravnog zahtjeva naložiti osiguratelju da oštećenoj osobi isplati naknadu za pretrpljenu štetu koju bi trebala isplatiti osoba odgovorna za tu štetu ili pak da oštećenoj osobi izravno isplati naknadu predviđenu ugovorom o osiguranju.

Sud EU ponovno naglašava fundamentalnu obvezu svih država članica da poduzmu sve odgovarajuće mjere kako bi građanskopravna odgovornost u pogledu uporabe vozila bila pokrivena osiguranjem i kako se ostvarenje te obveze postiže putem prava na izravni zahtjev oštećene osobe prema osiguratelju. Nezavisni odvjetnik u ovome postupku zaključuje da se pravo na izravni zahtjev, u skladu s uvodnom izjavom Direktive 2009/103 definira kao „pravo pozivanja na ugovor o osiguranju i izravnog podnošenja odštetnog zahtjeva prema društvu za osiguranje.“¹⁷ Sud EU prihvaća ovaj zaključak i dodatno pojašnjava da predmet izravnog zahtjeva može biti samo pružanje usluge oštećeniku od strane osiguratelja odgovorne osobe, i to usluge koju bi taj osiguratelj bio dužan pružiti svojem osiguraniku, u granicama ugovora o osiguranju. Stoga, kad je osigurateljeva usluga, kako je definirana u ugovoru o osiguranju, isključivo novčane prirode, članku 18. navedene direktive ne protivi se to da se u okviru izravnog zahtjeva oštećenika protiv osiguratelja obvezno zahtijeva isplata novčane naknade.¹⁸

Dodatni argument za stav da su granice obveze osiguratelja kod izravnog zahtjeva za naknadu štete na vozilu utvrđene ugovorom o osiguranju, Sud EU pronalazi u činjenici da su komunitarnim propisom utvrđene i minimalne osigurane svote za štete na osobama i stvarima¹⁹ na koje se zaključuje ugovor o osiguranju. Propisivanje minimalnih osiguranih svota odraz je načela učinkovitosti kao jednog od temeljnih načela europskog prava (*effet utile*) jer se na taj način postiže da oštećenik ima pravo od osiguratelja zahtijevati novčanu kompenzaciju koju bi imao pravo tražiti i osiguranik ukoliko bi samostalno nadoknadio štetu oštećeniku.²⁰ U konkretnom slučaju, poljski Građanski zakonik predviđa novčanu kompenzaciju kao isključivi vid naknade štete na motornom vozilu, te Sud zaključuje da navedena odredba nije protivna europskom pravu.

Drugi dio Zahtjeva za prethodno odlučivanje, vidjeli smo, sastojao se od pitanja uvjetovanja isplate naknade štete ispunjenjem uvjeta kojima se

17 Mišljenje nezavisnog odvjetnika, toč. 48., Presuda C-618/21, toč. 36.

18 Marsons, *ibid.* 9.

19 Direktivom 2021/2118 o izmjeni Direktive 2009/103/EZ u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i izvršenje obveze osiguranja od takve odgovornosti utvrđene su nove minimalne osigurane svote za štete na osobama i stvarima, s obvezom usklađivanja propisanih iznosa s Indeksom potrošačkih cijena u EU, vidi čl. 1. toč. 5. citirane Direktive, OJ L 430, 2.12.2021

20 Marsons, *ibid.* 9.

jamči da će oštećenik isplaćeni iznos naknade štete stvarno upotrijebiti za popravak svojeg vozila kod određenog mehaničara, što isključuje mogućnost da ta naknada odgovara troškovima povratka njegova oštećenog vozila u prijašnje stanje u slučaju kad je ta osoba prodala oštećeno vozilo.

U uvodnom dijelu ovoga rada naglašeno je da je Sud EU i ranije imao priliku propitivati kompatibilnost odredaba nacionalnog prava s odnosnim direktivama iz područja obveznog osiguranja od autoodgovornosti, i to u pogledu zahtjeva za naknadu štete uslijed tjelesnih povreda.²¹ U tim presudama izražen je stav po kojem cilj direktiva nije harmonizacija građanskog prava država članica, što podrazumijeva da članice mogu i dalje slobodno uređivati sustav građanskopravne odgovornosti za naknadu štete iz prometne nezgode, vrste štete, opseg prava na naknadu i krug osoba koje su ovlaštene potraživati tu naknadu. U presudi koja je predmet ove analize, Sud EU je ponovno naglasio distinkciju između pitanja uređenih pravom Unije – u što spada propisivanje obveznog osiguranja od građanskopravne odgovornosti za štetu uzrokovanu trećima uporabom motornog vozila, i pitanja koja spadaju u domenu nacionalnog prava – a tu spada utvrđivanje opsega naknade štete.²²

Odredbe nacionalnog građanskog odštetnog prava ne mogu propise Unije lišiti njihovog korisnog učinka, osobito automatskim isključivanjem ili neproporcionalnim ograničavanjem prava oštećene osobe na naknadu štete iz osnova osiguranja od autoodgovornosti. To podrazumijeva da nije moguće isključiti ili ograničiti pravo na naknadu štete čak i ako novčana sredstva možda neće biti upotrijebljena za popravak vozila, ali se obveza osiguratelja kod izravnog zahtjeva za naknadu štete na motornom vozilu utvrđuje u skladu s ugovorom o osiguranju i isplata naknade štete može biti uvjetovana samo uvjetima koji su propisani u tome ugovoru.²³ Isključenje ili neproporcionalno ograničenje prava na naknadu štete u takvim situacijama ugrozilo bi koristan učinak komunitarnog propisa kojim je regulirano pravo na izravan zahtjev oštećenika.

Analizom izloženog činjeničnog supstrata i pravnog shvaćanja prvenstveno se može uočiti da postupajući poljski sud u svom Zahtjevu za prethodno odlučivanje priznaje da novija sudska praksa u Poljskoj

21 Primjerice, u predmetima C-22/12, Katarína Haasová v Ratislav Petřík and C-277/12 Blanka Holingová and Vitalijs Drozdovs v Baltikums AAS, C-371/12 Enrico Petillo, Carlo Petillo v Unipol SAI i predmetu novijeg datuma C-577/21, LM and NO v HUK-COBURG-Allgemeine Versicherung AG, ECLI:EU:C:2022:992 u kojem je utvrđivana usklađenost njemačkog nacionalnog zakonodavstva s europskim pravom u pogledu prava na naknadu štete uslijed smrti bliske osobe. Više o tome: J. Đokić, Kriteriji za odmjerenje naknade nematerijalne štete nastale upotrebom motornog vozila u praksi Suda EU i Ustavnog suda BiH, Zbornik Susreta osiguravača i reosiguravača Sarajevo, 2023, 113-125.

22 Presuda C-618/21, toč. 42.

23 Presuda C-618/21, toč. 46.

dosuđuje naknadu štete na vozilu na temelju hipotetskih troškova popravka gdje često dolazi do neosnovanog bogaćenja oštećenih osoba. Dakle, na taj način odstupa se od pozitivnopravnih propisa čijim bi tumačenjem novčana naknada štete na vozilu plativa iz obveznog osiguranja od autoodgovornosti trebala predstavljati naknadu stvarne štete koja se obračunava uzimajući u obzir starost vozila i druga mjerila. Međutim, opravdanje za ovakvu ustaljenu sudsku praksu postupajući sud pokušava pronaći u potrebi posebne zaštite žrtava prometnih nezgoda koja je utemeljena u propisima europskog prava. Poljski sud je očito pokušao problem uočen u tamošnjoj sudskoj praksi riješiti putem tumačenja propisa nacionalnog odštetnog prava u skladu s europskim pravom u najširem smislu.²⁴

4. UTVRĐIVANJE VISINE NAKNADE ŠTETE NA MOTORNOM VOZILU U BOSNI I HERCEGOVINI

Nakon analize pravnog shvaćanja Suda EU, ukratko ćemo se osvrnuti na regulaciju naknade materijalne štete u pozitivnom zakonodavstvu BiH, kao i aktualnu osigurateljnu i sudsku praksu. Slično kao i poljski Građanski zakonik, naš Zakon o obligacionim odnosima (u daljem tekstu: ZOO)²⁵ polazi od temeljnog načela *restitutio in integrum* kod određenja obveze naknade materijalne štete. Naime, člankom 185. ZOO-a predviđena je obveza uspostave ranijeg stanja kao temeljno pravilo. Međutim, postoje brojna odstupanja od toga pravila po kojima sud može dosuditi isplatu naknade u novcu: ukoliko se uspostavom ranijeg stanja ne otklanja šteta u cijelosti, ukoliko sud smatra da je to opravdano, te ukoliko oštećeni to zahtijeva.²⁶ Kod ugovora o osiguranju, predviđena je isključivo novčana kompenzacija kao obveza osiguratelja ukoliko se dogodi osigurani slučaj.²⁷

Entitetski Zakoni o obaveznim osiguranjima u prometu/saobraćaju upućuju na primjenu odredaba ZOO-a na sve ugovore o osiguranju u prometu,²⁸ što podrazumijeva i primjenu navedenih odredaba na pravne odnose proistekle iz naknade štete iz osnova ugovora o osiguranju od autoodgovornosti.

24 M. Orlicki, Glosa do Wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (piąta izba) z dnia 30 marca 2023 r. (C618/21) dotyczącego zakresu kompetencji ustawodawców krajowych w zakresie zasad prawa odszkodowawczego oraz ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, *Prawo Asekuracyjne* 2023; 1 (114): 77-92

25 Zakon o obligacionim odnosima, *Službeni list SFRJ*, br. 29/78, 39/85, 45/89 i 57/89, u Federaciji BiH u cijelosti je preuzet tekst jugoslovenskog ZOO-a i objavljen je u *Službenom listu RBiH*, br. 2/92, 13/93 i 13/94, a u Republici Srpskoj su izvršene određene izmjene ZOO-a i objavljen je u *Službenom glasniku RS*, br. 17/93 i 3/96.

26 Članak 185. ZOO-a

27 Članak 919. st. 1. ZOO-a

28 Članak 4. st. 1. Zakona o obaveznim osiguranjima u prometu FBiH (*Sl. novine FBiH*, br. 57/20), članak 3.st. 1. i članak 21. st. 2. Zakona o obaveznim osiguranjima u saobraćaju Republike Srpske (*Sl. glasnik RS*, br. 82/15, 78/20).

Utvrđivanje visine štete na vozilu u praksi osiguravajućih društava u pravilu se vrši na tri načina: putem plaćanja po računu za popravak, neposrednom pogodbom (bez dostavljanja računa) i obračunom totalne štete ukoliko se popravak vozila smatra ekonomski neopravdanim s obzirom na nastala oštećenja i ukupnu amortizaciju vozila.²⁹ Pri izvansudskom rješavanju zahtjeva učestala je praksa prezentiranja predračuna – procjene troškova popravka koju sačinjava ovlašteni servis ili druga radionica za popravak vozila. U takvim slučajevima osiguratelji, posebno kad se radi o naknadi djelomične štete na novijim vozilima, prihvaćaju plaćanje štete u iznosu navedenom u predračunu ukoliko je predračun usklađen s Izvidom štete sačinjenim od strane ovlaštenog procjenitelja u kojem je sadržan popis oštećenja, način njihove sanacije (popravak ili zamjena) i vrijeme potrebno za pojedine radove. Pritom se odbija iznos PDV-a jer PDV nije plaćen pa taj trošak nije ni nastao. Ovisno o vrsti i starosti vozila, od vrijednosti dijelova za zamjenu odbija se amortizacija u skladu s tehničkim normativima i standardima. Isto tako, vrijednost radnog sata za popravku vozila obračunava se ovisno o vrsti i starosti vozila, prema prosječnoj cijeni radnog sata u autoservisima ovlaštenim za tu vrstu vozila. Uglavnom, metodologija obračuna štete nije normirana pozitivnim propisima već se obim štete utvrđuje u skladu s uobičajenom praksom osiguravajućih društava, odnosno putem pravila struke uz korištenje relevantnih izvora (npr. elektronskih cjenika dijelova – Audatex i sl.).

Visina štete na vozilu u sudskom postupku određuje se u pravilu izvođenjem dokaza vještačenjem po vještaku strojarske struke, koji svojim stručnim znanjem i iskustvom utvrđuje obim štete.

Zanimljivo je istaknuti da je u Crnoj Gori Pravilnikom koji je donijela tamošnja Agencija za nadzor osiguranja³⁰ normiran postupak utvrđivanja visine naknade štete na motornim vozilima, te je propisana obaveza osiguravajućih društava na primjenu odredaba ovoga podzakonskog akta u postupku utvrđivanja štete iz osnova osiguranja od autoodgovornosti i auto kaska.

Iako se ovakvim normiranjem želio unificirati postupak utvrđivanja visine štete i smanjiti broj sudskih sporova, sporna je obveza primjene ovoga Pravilnika od strane drugih osoba koje vrše utvrđivanje obima i visine štete, prvenstveno sudskih vještaka.³¹ Imajući u vidu da se radi o

29 Ž. Ristić, M. Ristić, Procena štete na motornim vozilima", VII Simpozijum o saobraćajno-tehničkom vještačenju i naknadi štete, Vrnjačka Banja, 2009., 401-412.

30 Pravilnik o jedinstvenim kriterijumima za procjenu štete na vozilima i štete koja je posljedica nemogućnosti korišćenja vozila podzakonskim aktom normiran postupak utvrđivanja obima i visine štete na vozilu, Službeni list Crne Gore, br. 35/09

31 Milenko Čabarkapa, Uloga vještaka u postupku utvrđivanja vrijednosti vozila i visine štete na vozilu, Zbornik XV simpozijuma „Vještačenje saobraćajnih nezgoda i prevare u osiguranju“, Soko Banja, 2016. (301-306), 305.

podzakonskom aktu objavljenom u službenom glasilu, može se zaključiti da je isti obvezujući i za druge subjekte u postupku utvrđivanja naknade štete na motornim vozilima.

5. ZAKLJUČAK

Propisi europskog prava ne mogu u svakom slučaju poslužiti da bi se otklonile nesavršenosti domaće legislative i jurisprudencije. Sud EU je, vidjeli smo, ponovno naglasio da u područje regulacije propisa europskog prava spada obveza zaključenja ugovora o osiguranju od autoodgovornosti po kojem žrtve prometnih nezgoda imaju pravo na izravan zahtjev prema osiguratelju. Može se zaključiti da sva pitanja naknade štete i načina njenog obračuna potpadaju pod regulaciju država članica koje moraju u svome nacionalnom pravu ustanoviti kvalitetne mehanizme za utvrđivanje visine štete kako bi se izbjeglo lukrativno postupanje oštećenih osoba i postigla pravična ravnoteža između interesa oštećenih osoba koje crpe pravo iz ugovora o osiguranju putem izravnog zahtjeva i osiguratelja koji plaćaju štete po osnovu navedenog ugovora, a samim tim i ugovaratelja / osiguranika i šire društvene zajednice koja uslijed takvog postupanja pojedinaca i nepovoljne sudske prakse snosi posljedice u vidu rasta premije obveznog osiguranja od autoodgovornosti.

The extent of the right of the injured party to directly claim compensation for material damage to the vehicle under the compulsory insurance against civil liability (Review of the judgment of the Court of Justice of the European Union in Case C-618/21)

Summary: *The Court of the European Union on several occasions had the opportunity to declare the compatibility of the provisions of the national law of the member states with European law regarding compensation for non-property damage resulting from the use of a motor vehicle. This is understandable because, regardless of the fact that the recognition of the right to compensation for non-property damage has become a standard in all modern legal systems, significant differences are still evident in national legislations regarding the determination of the right itself as well as the monetary quantification of this type of damage.*

At first glance, it could be concluded from this that determining the amount of compensation for material damage to the vehicle should not cause doubts. However, in the case of damage to a vehicle, insurers

and courts are faced with the question of whether compensation for damage to a vehicle should include the payment of a sum of money in the name of vehicle repair costs, which the injured person proves by presenting an estimate of the repair costs, regardless of the previous condition of the vehicle or when calculating the damage, the insurer has the right take into account the previous condition of the vehicle and other parameters and accordingly offer a fair amount of compensation. In a recent ruling, the EU Court for the first time faced the interpretation of the amount of compensation for material damage to the vehicle from the basis of mandatory auto liability insurance and tried to clarify the extent of the injured person's rights as part of a direct claim against the insurer. In addition, he had the task of clarifying the essence of the insurer's obligation in the case of a direct claim from the basis of auto liability insurance, i.e. whether the insurer in that case is obliged to compensate material damage to the same extent as the injured party himself, or whether his obligation is determined in accordance with the contract on insurance.

The regulations of European law cannot in any case serve to eliminate the imperfections of domestic legislation and jurisprudence. As we have seen, the Court of the EU once again emphasized that the area of regulation of European law includes the obligation to conclude an auto liability insurance contract, according to which victims of traffic accidents have the right to make a direct claim against the insurer. It can be concluded that all issues of compensation for damage and the method of its calculation fall under the regulation of member states, which must establish quality mechanisms for determining the amount of damage in their national law in order to avoid lucrative treatment of injured persons and to achieve a fair balance between the interests of injured persons who derive the right from insurance contract through a direct request and insurers who pay damages on the basis of the said contract, and thus also the contractor / insured and the wider social community, which, as a result of such behavior of individuals and unfavorable court practice, bears the consequences in the form of an increase in the premium of compulsory auto liability insurance.

Keywords: material damage, insurance, car liability, Court of the European Union

Navedeni izvori i korištena literatura

Basedow, J. (2017). „Der Direktanspruch gegen den ausländischen Kfz-Haftpflichtversicherer – Eine europäische Rechtsangleichung mit Schönheitsfehlern“, Research Paper nr. 17/24, Max Planck Institute for Comparative and PIL, Hamburg

Čabarkapa, M. (2016). Uloga vještaka u postupku utvrđivanja vrijednosti vozila i visine štete na vozilu, Zbornik XV simpozijuma „Veštačenje saobraćajnih nezgoda i prevare u osiguranju“, Soko Banja, 2016. (301-306), 305.

Direktiva 2000/26/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 16. maja 2000. god. o usklađivanju zakona država članica na području osiguranja od odgovornosti iz upotrebe motornih vozila i izmjeni Direktiva Vijeća 73/239/EEZ i 88/357/EEZ, Sl. list EU L 181, 20.7.2000 (Četvrta direktiva)

Direktiva 2021/2118 o izmjeni Direktive 2009/103/EZ u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu uprabe motornih vozila i izvršenje obveze osiguranja od takve odgovornosti, OJ L 430, 2.12.2021

Đokić, J. (2023). „Kriteriji za odmjeravanje naknade nematerijalne štete nastale upotrebom motornog vozila u praksi Suda EU i Ustavnog suda BiH“, Zbornik Susreta osiguravača i reosiguravača Sarajevo, 113-125

Đorđević, S. (2015). „Određivanje merodavnog prava za direktan zahtev oštećenog prema štetnikovom osiguravaču u međunarodnom privatnom pravu Republike Srbije“, Evropska revija za pravo osiguranja, 1/2015, 9-16

European Convention on Compulsory Insurance against Civil Liability in Respect of Motor Vehicles (1959) – Annex I and II, European Treaty Series no. 29

Izvještaj ekspertne grupe za europsko ugovorno pravo osiguranja – *Discussion Paper: Liability Insurance* (2013), dostupno na: http://ec.europa.eu/justice/contract/files/expert_groups/discussion_paper_v-liability_insurance_en.pdf (02.08.2023.)

Konvencija o mjerodavnom pravu za saobraćajne nezgode, 1971. godine, stupila snagu 03.06.1975. godine, „Službeni list FNRJ“ Dodatak broj: 26/1976.

Marson, J., Ferris, K. (2023). „Extra-contractual rules and third-party rights of direct action: The Court of Justice defines claimants' rights and insurers' obligations in motor vehicle agreements“ *European Law Review*, 48 (4), 480-489

Mišljenje nezavisnog odvjetnika Jeana Richarda de la Toura od 15. prosinca 2022. u predmetu C-618/21, ECLI:EU:C:2022:1004

Orlicki, M. (2023). „Glosa do Wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (piąta izba) z dnia 30 marca 2023 r. (C618/21) dotyczącego zakresu kompetencji ustawodawców krajowych w zakresie zasad prawa odszkodowawczego oraz ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych“, *Prawo Asekuracyjne*; 1 (114), 77-92

Pravilnik o jedinstvenim kriterijumima za procjenu štete na vozilima i štete koja je posljedica nemogućnosti korišćenja vozila podzakonskim aktom

normiran postupak utvrđivanja obima i visine štete na vozilu, *Službeni list Crne Gore*, br. 35/09

Ristić, Ž, Ristić, M. (2009). „Procena štete na motornim vozilima“, VII Simpozijum o saobraćajno-tehničkom vještačenju i naknadi štete, Vrnjačka Banja, 401-412

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

Presuda C-22/12, Katarína Haasová v Ratislav Petřík

Presuda C-277/12 Blanka Holingová and Vitalijs Drozdovs v Baltikums AAS

Presuda C-371/12 Enrico Petillo, Carlo Petillo v Unipol SAI

Presuda C-287/16, *Fidelidade-Companhia de Seguros SA v Caisse Suisse de Compensation and Others*, ECLI:EU:C:2017:575

Presuda C-577/21, LM and NO v HUK-COBURG-Allgemeine Versicherung AG, ECLI:EU:C:2022:992

Presuda C-618/21 A.R. v PK S.A. et al., ECLI:EU:C:2023:278

Zakon o obligacionim odnosima *Službeni list RBiH*, br. 2/92, 13/93 i 13/94, *Službeni glasnik RS*, br. 17/93 i 3/96.

Zakon o obveznim osiguranjima u prometu FBiH (*Sl. novine FBiH*, br. 57/20),

Zakon o obaveznim osiguranjima u saobraćaju Republike Srpske (*Sl. glasnik RS*, br. 82/15, 78/20).