

# OBRADA MEĐUNARODNIH ŠTETA U IZVANSUDSKOME POSTUPKU: Usporedna analiza *Sustava zelene karte i Sustava IV. direktive i potreba za temeljitim promjenama*

DOI članka: 10.47960/2831-0322.2024.1.28.199

## Sažetak

*U radu se analizira problematika obrade zahtjeva iz osnova osiguranja od građanskopravne izvanugovorne odgovornosti za štetu nastalu upotrebom motornih vozila, i to kada u pravnome odnosu naknade štete postoji međunarodno obilježje. Zaštita žrtava prekograničnoga cestovnog prometa već nekoliko desetljeća predstavlja izazov na međunarodnoj i europskoj razini. Radi bolje zaštite žrtava formirana su dva sustava obrade međunarodnih šteta koja paralelno postoje – Sustav zelene karte i Sustav IV. direktive. U radu se analiziraju temeljne značajke obaju sustava i pravila postupanja, njihove prednosti i slabosti te kako se postojanje različitih mehanizama za rješavanje međunarodnih šteta odražava na prava oštećenika. Zbog aktualnosti i složenosti teme autori su analizu ograničili na obradu zahtjeva u izvansudskome postupku, dok pitanja vezana za sudski postupak nisu predmet ovoga rada. Na samome kraju rad donosi osvrt na mogućnosti unaprjeđenja trenutačno važećega regulatornog okvira radi poboljšanja zaštite žrtava prometnih nezgoda s međunarodnim elementom.*

*Ključne riječi: međunarodne štete; Zelena karta; Kretski sporazum; IV. direktiva; zaštita posjetitelja.*

JASMINA ĐOKIĆ\*

ANTONIJA  
MARIĆ\*\*

ANA  
MARTINOVIĆ\*\*\*

Prethodno priopćenje

Preliminary communication

UDK: 368.2

347.764

Primljeno: 19. svibnja 2024.

\* dr. sc. Jasmina Đokić, doc., Pravni fakultet u Zenici, jasminda.jokic@unze.ba

\*\* Antonija Marić, prof., Euroherc osiguranje d. d. Zagreb, direktor međunarodnih šteta, antonija.maric@euroherc.hr

\*\*\* Ana Martinović, M.A., Euroherc osiguranje d. d. Zagreb, stručni suradnik, ana.martinovic@euroherc.hr

## Uvod

Prema statistici Hrvatskoga ureda za osiguranje<sup>1</sup> sveukupan broj šteta od odgovornosti za upotrebu motornih vozila je od 2012. do 2022. narastao za 40,05 %. Jedan od uzroka porasta učestalosti prometnih nesreća na području Republike Hrvatske zasigurno je povećan broj vozača motornih vozila koji je, unatoč kontinuiranu padu broja stanovnika u Hrvatskoj, u stalnu porastu<sup>2</sup>. Crne statistike ne zaobilaze niti Bosnu i Hercegovinu. Prema podacima Federalnoga zavoda za statistiku u 2023. godini zabilježeno je oko 24 000 prometnih nesreća, što predstavlja porast od 14 % u odnosu na 2022. godinu.<sup>3</sup> Slična situacija može se promatrati i širom Europe jer istraživanja pokazuju da je broj automobila na europskim cestama u 2021. godini dosegnuo impresivan broj od čak 252 milijuna<sup>4</sup>. S obzirom na sve veću cestovnu povezanost i sve veću mobilnost stanovnika Europske unije i šire postaje jasno kako učinkovita obrada i razumijevanje domaćih i međunarodnih šteta od odgovornosti za upotrebu motornih vozila postaje imperativ današnjice.

Međunarodne štete mogu se definirati kao odštetni zahtjevi proistekli iz prometnih nezgoda u kojima sudjeluju vozila registrirana u različitim državama ili se događaju izvan granica matične zemlje vozila<sup>5</sup>, odnosno u kojima sudjeluju osobe s prebivalištem ili uobičajenim boravištem u inozemstvu. Obrada ovih zahtjeva predstavlja značajan izazov zbog nekoliko ključnih čimbenika. Oštećene se osobe nerijetko suočavaju s nizom frustrirajućih prepreka

<sup>1</sup> U skladu s informacijama dostupnim na internetskoj stranici Hrvatskoga ureda za osiguranje sveukupan broj šteta od odgovornosti za upotrebu motornih vozila u Republici Hrvatskoj 2012. godine je bio 81 250, dok je 2022. godine navedena brojka skočila na 113 794. Podatci za cijelu 2023. godinu još uvijek nisu dostupni, no usporedimo li podatak o broju šteta u siječnju 2013. godine (7 126) i podatak o broju šteta za 2023. godinu (9 567), vidimo da je i u tome promatranom razdoblju riječ o porastu od skoro 35 %. (<<https://huo.hr/hr/statistika>>, 24. srpnja 2023.)

<sup>2</sup> Motorna vozila i osiguranje 2022., Hrvatski ured za osiguranje, Zagreb, 2022.; <[https://huo.hr/upload\\_data/site\\_files/motorna-vozila-i-osiguranje-2022.pdf](https://huo.hr/upload_data/site_files/motorna-vozila-i-osiguranje-2022.pdf)> (24. srpnja 2023.)

<sup>3</sup> U Bosni i Hercegovini ne postoji zajedničko tijelo koje objedinjuje statističke podatke o prometnim nesrećama. Podatci Federalnoga zavoda za statistiku za 2023. godinu objavljeni su na više internetskih portala, primjerice <<https://www.fokus.ba/vijesti/crna-hronika/u-federaciji-bih-vise-od-24-000-saobracajnih-nesreca-u-2023-godini/3084764/>> (20. travnja 2024.).

<sup>4</sup> ACEA European Automobile Manufacturers' Association; <<https://www.acea.auto/publication/report-vehicles-on-european-roads/>> (2. travnja 2024.)

<sup>5</sup> Međunarodnom štetom smatra se i šteta u kojoj su sudjelovala vozila registrirana u istoj državi, no koja se dogodila na području države koja nije matična zemlja sudionika prometne nezgode (primjerice dva vozila njemačkih registarskih oznaka sudjeluju u prometnoj nesreći na tlu Republike Hrvatske. Kao i kod ostalih međunarodnih šteta, i ovdje se javlja ista problematika – komu sve oštećenik može prijaviti odštetni zahtjev).

kao što su različita materijalnoppravna i procesnoppravna pravila, pitanje međunarodne sudske nadležnosti, problem različitih administrativnih procedura i nepremostive jezične barijere.

Ciljevi su ovoga rada pružiti sveobuhvatan pregled obrade međunarodnih šteta, istražiti evoluciju sustava u odgovoru na potrebe sve povezanije Europe, vrlo kompliciranih i oštećenim osobama često nejasnih postupaka i pristupa u obradi šteta s međunarodnim elementom te naglasiti kako učinkovita obrada međunarodnih šteta može služiti kao temelj za sigurniju i pravičniju mobilnost na kontinentalnoj razini.

## 1. Što su međunarodne štete i zašto su izazov današnjice?

Međunarodne štete u kontekstu osiguranja od odgovornosti za upotrebu motornih vozila predstavljaju specifičnu vrstu odštetnih zahtjeva, a najlakše bi ih bilo definirati kao zahtjeve za naknadu štete nastale u štetnim događajima – prometnim nesrećama s međunarodnim elementom.

Razlikujemo dvije vrste međunarodnih šteta, a to su:

- a. štete koje se obrađuju u okviru *Sustava zelene karte* koji štiti žrtve prometnih nesreća koje u svojoj zemlji pretrpe štetu od inozemnih vozila i kod kojih je riječ o prometnoj nesreći na području jedne od zemalja *Sustava* za čiju je obradu nadležan, kao i pasivno legitimiran, Ured za osiguranje države u pitanju
- b. štete koje se obrađuju u okviru *Sustava tijela IV. direktive* koji štiti žrtve prometnih nezgoda koje izvan matične zemlje pretrpe štetu od domaćih ili inozemnih vozila, unutar kojega djeluje 30 zemalja članica Europske unije i Europskoga gospodarskog prostora<sup>6</sup>, a kod kojih je riječ o prometnoj nesreći koju posjetitelji pretrpe na špdručju jedne zemlje članice (različite od posjetiteljeva domicila), za čiju je obradu nadležno kao i pasivno legitimirano osiguravajuće društvo koje izdaje policu osiguranja štetnika, a koje djeluje putem ovlaštenoga predstavnika.

Oba sustava imaju svoja pravila i administrativne procedure koje nerijetko izazivaju nedoumice kod oštećenika i njihovih zastupnika. Glavni izazovi međunarodnih šteta proizlaze iz nekoliko ključnih čimbenika. Prvo, raznolikost

<sup>6</sup> <<https://www.cobx.org/article/4132/about-cob>> (15. svibnja 2024.).

jurisdikcija implicira interakciju različitih pravnih sustava, pri čemu svaka država posjeduje specifične zakone koji reguliraju odgovornost za štetu, postupak obrade zahtjeva te osigurateljeva prava i obveze. Ovaj pravni pluralizam često rezultira konfliktima i složenim pravnim pitanjima koja otežavaju primjenu mjerodavnoga prava te nerijetko i nadležnost suda ako dođe do sudskoga spora. Nadalje, oštećenici se suočavaju s različitim postupcima obrade zahtjeva, ovisno o tomu kojemu je tijelu prijavljen odštetni zahtjev, što pridonosi njihovoj zbunjenosti i frustraciji. Administrativne razlike u obradi odštetnih zahtjeva dovode do raznolikosti u procedurama, rokovima, a ponekad i u popisu dokumentacije ključne za obradu zahtjeva, čime se komplicira i produžuje proces obrade odštetnoga zahtjeva. Porast međunarodnoga cestovnog prometa stoga naglašava potrebu za harmonizacijom administrativnih postupaka kako bi se spriječili negativni učinci na prava oštećenika i poboljšala učinkovitost osigurateljnih tržišta. Harmonizacija bi omogućila konzistentniju i pravedniju zaštitu žrtava prometnih nezgoda, smanjujući pravnu nesigurnost i administrativne prepreke s kojima se suočavaju oštećenici u međunarodnim štetama.

## **2. Sustav zelene karte – Zaštita žrtava prometnih nezgoda koje u svojoj zemlji pretrpe štetu od inozemnih vozila**

Intenzivan prekogranični cestovni promet utjecao je na porast broja prometnih nezgoda. Stoga se nametnula potreba za stvaranjem sustava koji će žrtvama prometnih nezgoda koje pretrpe štetu od vozila inozemne registarske oznake pružiti jednaku zaštitu kao i u slučaju štete prouzrokovane od domaćega vozila.<sup>7</sup> U sklopu Organizacije Ujedinjenih naroda upućena je preporuka vladama europskih zemalja<sup>8</sup> za zaključenje sporazuma koji će omogućavati važenje policia obveznoga osiguranja od autoodgovornosti ne samo na području gdje su izdane nego i u drugim zemljama.<sup>9</sup> Preporučeno je uvođenje tipske

<sup>7</sup> Zdravko M. Petrović – Velimir Čolović – Nataša Mrvić-Petrović, *Obavezna osiguranja u saobraćaju i naknada štete*, Službeni glasnik, Beograd, 2010., str. 100.

<sup>8</sup> Preporuka br. 5, prihvaćena 25. januara 1949. god. od Pododbora za cestovni promet, tekst na hrvatskome jeziku dostupan u: Marijan Čurković – Ante Lui, *Novi sustav zelene karte osiguranja*, Inžinjerski biro, Zagreb, 2003., str. 75.

<sup>9</sup> Z. M. Petrović – V. Čolović – N. Mrvić-Petrović, n. mj.

isprave, *zelene karte*, koja će služiti kao potvrda o postojanju osiguranja od autoodgovornosti. Naloženo je osnivanje središnje organizacije sa zadatkom opskrbljivanja osiguravajućih društava zelenim kartama.<sup>10</sup> Navedena Preporuka smatra se temeljem *Sustava zelene karte* kakva danas poznajemo.<sup>11</sup> Uslijedilo je formiranje Savjeta ureda (*Council of Bureaux*)<sup>12</sup> kao krovne organizacije nacionalnih ureda – članova Sustava sa zadaćom koordinacije njihova rada.<sup>13</sup> *Sustav zelene karte* omogućava izbjegavanje poteškoća kojima bi oštećenik, koji pretrpi štetu od inozemnoga vozila, bio izložen ako bi bio prinuđen da naknadu štete ostvaruje u inozemstvu, tj. od inozemnoga štetnika ili njegova osiguratelja.<sup>14</sup>

*Sustav zelene karte* možemo promatrati kroz dvije faze razvoja, odnosno tzv. stari sustav (do 2003. godine) i novi sustav (nakon 2003. godine) koji je na snazi i danas. Trenutačno je u *Sustav zelene karte* uključeno 50 država koje predstavlja 46 nacionalnih ureda.<sup>15</sup>

## 2.1. Stari sustav – Londonski sporazum i MGA

*Sustav zelene karte* zaživio je donošenjem Tipskoga sporazuma između ureda, tzv. *Londonskog sporazuma* 1953. godine na temelju kojega su zaključivani bilateralni sporazumi između nacionalnih ureda osiguratelja.<sup>16</sup> Savjet Ureda nije bio ugovorna stranka tih sporazuma, nego su to bili nacionalni uredi, a Savjet je vodio evidenciju o velikome broju međusobno zaključenih

<sup>10</sup> Te organizacije najčešće nose naziv „biro“ (ured), npr. *Motor Insurers Bureau* (Velika Britanija), *Bureau Central Français* (Francuska), *Verband der Versicherungsunternehmen Österreichs* (Austrija), *Ufficio Centrale Italiano* (Italija), Hrvatski ured za osiguranje (Hrvatska), Biro zelene karte u Bosni i Hercegovini (BiH).

<sup>11</sup> Korišteni sustava potječu iz skandinavskih zemalja koje su sklopile sporazum o međusobnome priznavanju valjanosti polica izdanih u tim državama. Prilikom zaključivanja ugovora o osiguranju vozačima izdavana je posebna karta zelene boje koju je vozač bio dužan pokazati prilikom prelaska državne granice. Ovaj sustav poslužio je kao model za nastanak i razvoj *Sustava zelene karte* kakva danas poznajemo.

<sup>12</sup> Savjet Ureda (*Council of Bureau*) formiran je na Konferenciji u Londonu u svibnju 1949. godine, a prve članice *Sustava zelene karte* bile su: Austrija, Belgija, SR Njemačka, V. Britanija, Švicarska, Francuska, Nizozemska i Švedska. Kasnije su im se pridružile Norveška, Finska i Danska. Sjedište Savjeta prvobitno je bilo u Londonu, a kasnije je preseljeno u Bruxelles.

<sup>13</sup> M. Ćurković – A. Lui, n. dj., str. 6.

<sup>14</sup> Predrag Šulejić, *Pravo osiguranja*, Dosije, Beograd, 2005., str. 461.

<sup>15</sup> Interaktivna mapa država članica *Sustava* dostupna je na poveznici: <<https://www.cobx.org/highcharts-maps>> (16. travnja 2024.). Zbog aktualnih događanja suspendirano je članstvo nacionalnih ureda Rusije i Bjelorusije u *Sustavu zelene karte* od 30. lipnja 2023.

<sup>16</sup> Hrvoje Bilić-Erić, „Međunarodni sustav isprave o osiguranju“, *Zbornik 1. savjetovanja Hrvatskog ureda za osiguranje*, 1993., str. 25.

sporazuma.<sup>17</sup> Osnovno obilježje *Londonskoga sporazuma* jest da se temelji na zelenoj karti kojom se prilikom prelaska granice za inozemna vozila dokazuje postojanje ugovora o osiguranju od autoodgovornosti. U slučaju neposjedovanja te isprave prilikom ulaska u drugu državu potrebno je bilo na graničnoj prijelazu zaključiti tzv. policu graničnoga osiguranja koja važi u posjećenoj državi.<sup>18</sup> *Londonskim sporazumom* definirani su međusobni odnosi između nacionalnih ureda, i to obrađivačkoga ureda (ureda zemlje nastanka nezgode) i isplatnoga ureda (ureda čija je članica izdala zelenu kartu) u pogledu rješavanja odštetnih zahtjeva proisteklih iz prometnih nezgoda s međunarodnim elementom. Propisana su pravila po kojima ured može povjeriti na obradu odštetni zahtjev nekom od svojih članova, odnosno osiguravajućemu društvu koje se bavi poslovima osiguranja od autoodgovornosti. Također je regulirana procedura imenovanja korespondenata osiguravajućih društava koji su ovlašteni za obradu svih zahtjeva po štetama prouzrokovanim od osiguranika toga društva. Uz to, definirani su uvjeti refundacije isplaćenih iznosa naknade štete, popratnih troškova i obrađivačke pristojbe između obrađivačkoga i isplatnoga ureda, kao i druga značajna pitanja njihova međusobnog odnosa.<sup>19</sup>

Sedamdesetih godina 20. stoljeća započeo je proces harmonizacije propisa o obveznome osiguranju od autoodgovornosti na europskoj razini, s prvenstvenim ciljem da se usuglašanim propisima na teritoriju ondašnje Europske ekonomske zajednice pruži jednaka zaštita žrtvama prometnih nezgoda<sup>20</sup> te omogućiti nesmetan protok vozila.<sup>21</sup> Prva direktiva iz 1972. godine<sup>22</sup>, radi olakšavanja međunarodnoga cestovnog prometa, u državama članicama EEZ-a

<sup>17</sup> Isto, str. 26.

<sup>18</sup> Jasna Pak, *Pravo osiguranja*, Singidunum, Beograd, 2011., str. 277.

<sup>19</sup> Z. M. Petrović – V. Čolović – N. Mrvić-Petrović, n. dj., str. 107-112.

<sup>20</sup> Procesu komunitarizacije propisa iz oblasti osiguranja od autoodgovornosti prethodilo donošenje *Europske konvencije o obaveznom osiguranju od odgovornosti za štete nastale iz upotrebe motornih vozila* (tzv. *Strazburške konvencije*) donesene u okviru Vijeća Europe 1959. godine koja je također propisivala osnivanje nacionalnih ureda. Konvencija nije zaživjela jer ju je ratificiralo svega pet država, ali je poslužila kao model nacionalnim zakonodavcima za normiranje obaveznoga osiguranja od autoodgovornosti. Tekst Konvencije dostupan je na: <https://rm.coe.int/CoERMPublicCommonSearchServices/DisplayDCTMContent?documentId=09000016800656cd> (16. travnja 2024.).

<sup>21</sup> Helmut Heiss, „Liability and Insurance in European Private Law“, u: R. Schulze (ur.), *Compensation of Private Loses – The Evolution of Torts in European Business Law*, Sellier European law publishers, Munich, 2011., str. 216.

<sup>22</sup> Direktiva 72/166/EEZ od 24. travnja 1972., o približavanju zakonodavstava država članica u području osiguranja građanske odgovornosti u vezi s upotrebom motornih vozila i kontroli obveze osiguranja te odgovornosti, *Sl. list EU*, br. 103, od 2. 5. 1972., str. 1-4.

uvela je zabranu kontrole postojanja osiguranja prilikom prelaska državne granice, pa se i *Sustav zelene karte* morao prilagoditi tim pravilima. S tim u vezi donesena je *Rezolucija o olakšanju cestovnog prometa*<sup>23</sup> koja je zahtijevala od država članica Sustava, kada god je to moguće, ukidanje kontrole zelene karte na državnim granicama, uz uvjet prethodnoga potpisivanja dopunskoga sporazuma s drugim nacionalnim uredima.<sup>24</sup> Dopunski sporazum uvodi pretpostavku postojanja osigurateljnoga pokrića na temelju registarske oznake, odnosno uobičajenoga stacioniranja vozila.<sup>25</sup>

Radi provedbe navedenog pravila koji je uvela Direktiva *Sustav zelene karte* bio je podijeljen u dva podsustava, i to *Sustav zelene karte u užem smislu*, kod kojega se osiguravajuće pokriće uvjetuje predocjenom zelene karte, i *Sustav dopunskih sporazuma zaključenih između ureda*, kojim se ukida kontrola zelene karte na graničnim prijelazima. Zbog opsega dopunskih sporazuma zaključenih između pojedinih ureda s vremenom se pojavila potreba za njihovom sistematizacijom te je 1991. godine donesen jedinstveni Multilateralni garancijski sporazum (*Multilateral Guarantee Agreement*, u daljnjem tekstu: MGA).<sup>26</sup>

## 2.2. Novi Sustav zelene karte – Kretski sporazum

Savjet Ureda je na sjednici skupštine održanoj na grčkome otoku Kreti 2002. godine radi sistematizacije i jedinstvene regulacije donio tzv. Interna pravila (*the Internal Regulations*), koja se u domaćoj literaturi mnogo češće nazivaju *Kretski sporazum*.<sup>27</sup> *Kretskim sporazumom*, uz neke inovacije, objedinjena su pravila koja važe za *Sustav zelene karte* u užemu smislu i ona koja se primjenjuju u režimu MGA te njegovim usvajanjem započinje tzv. novi *Sustav zelene karte*.<sup>28</sup> Predviđeno je rješavanje sporova između ureda putem

<sup>23</sup> Navedenu Rezoluciju donio je Odbor za cestovni saobraćaj UN, a puni naziv glasi: Konsolidirana rezolucija prihvaćena 29. lipnja 1984. od odbora za cestovni saobraćaj OUN – osiguranje motornih vozila.

<sup>24</sup> Točka 8. Aneksa II spomenute Rezolucije.

<sup>25</sup> M. Ćurković – A. Lui, n. dj., str. 46.

<sup>26</sup> *The Multilateral Guarantee Agreement between National Insurers Bureaux* (skraćena: MGA) donesen je 15. ožujka 1991. u Madridu, a potpisnici su uredi 19 zemalja. S vremenom su ovom *Sporazumu* pristupile i druge države, od kojih nisu sve članice EU-a. Hrvatski ured za osiguranje potpisnik je MGA od 1999. godine, a Biro zelene karte u Bosni i Hercegovini od 2020. godine.

<sup>27</sup> Engl. *Internal Regulations*, franc. *Règlement Général*; u primjeni od 1. srpnja 2003.

<sup>28</sup> Dubravko Grgić, „Tržište osiguranja u Europskoj Uniji i harmonizacija propisa o osiguranju u BiH i HR“, magistarski rad, Pravni fakultet Sveučilišta u Mostaru, 2009., str. 229.

medijacije ili arbitraže po pravilima ustanovljenim od UNCITRAL-a.<sup>29</sup> Radi pravilna tumačenja odredaba *Kretskoga sporazuma* u praksi Skupština Savjeta biroa redovito ažurira Memorandum s pojašnjenjima kojega distribuira nacionalnim uredima, a oni svojim članicama.<sup>30</sup>

### 2.2.1. Odnos *Kretskoga sporazuma* s europskom pravnom stečevinom

Već u ranoj fazi razvoja *Sustava zelene karte* može se uočiti njegova isprepletenost s europskim pravom, odnosno primjećujemo utjecaj Sustava na rješenja sadržana u Direktivama o osiguranju od autoodgovornosti, a istovremeno i utjecaj europske pravne stečevine na razvoj Sustava zelene karte.<sup>31</sup> Donošenjem Prve direktive 1972. godine ukinuta je kontrola zelene karte na graničnim prijelazima. Radi provedbe ovoga pravila nacionalni uredi međusobno su potpisivali sporazume, iz kojih je naknadno proistekao MGA sporazum koji je, opet, postao dio *Kretskoga sporazuma*.<sup>32</sup> Pitanje odnosa propisa *Sustava zelene karte* i europske pravne stečevine razmatrano je u presudi Suda EU-a u predmetu *Lietuvos Respublikos*.<sup>33</sup> U Mišljenju nezavisnoga odvjetnika<sup>34</sup> istaknuto je da je *Kretski sporazum* dio europskoga pravnog poretka te je Sud EU-a nadležan za tumačenje njegovih odredaba, iako je riječ o eksternome aktu koji nisu donijela nadležna tijela EU-a.<sup>35</sup>

<sup>29</sup> Čl. 19. *Kretskoga sporazuma*.

<sup>30</sup> *Council of Bureaux, Explanatory Memorandum to the Internal Regulations* – Memorandum s pojašnjenjima Kretskog sporazuma, zadnje ažuriranje 2022. godine, prijevod s engleskoga jezika – Biro zelene karte u BiH (u arhivi autorica rada).

<sup>31</sup> Jasmina Đokić, „Odnos sistema zelene karte i akata europskog prava osiguranja od automobilske odgovornosti“, *Evropska revija za pravo osiguranja*, 3/2018., str. 33.

<sup>32</sup> Nakon usvajanja *Kretskoga sporazuma*, čiji je integralni dio i MGA, Komisija EZ donijela je Odluku kojom propisuje zabranu kontrole zelene karte na graničnim prijelazima unutar država članica EU-a i potpisnica MGA – Odluka Komisije od 28. srpnja 2003. o primjeni Direktive Vijeća 72/166/EEZ u odnosu na provjere osiguranja od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila (2003/564/EZ), *Sl. list, EU L* 192/23.

<sup>33</sup> C-587/15 *Lietuvos Respublikos transporto priemonių draudikų biuras v Gintaras Dockevičius, Jurgita Dockevičienė*, ECLI:EU:C:2017:234. Bila je riječ o Zahtjevu za prethodno odlučivanje kojega je postavio litavski Vrhovni sud povodom rješavanja zahtjeva za naknadu štete iz prometne nezgode u Njemačkoj u kojoj je sudjelovalo neosigurano vozilo uobičajeno stacionirano u Litvi. Zahtjevu je prethodio sudski postupak pred njemačkim sudom povodom tužbe njemačkoga vozača protiv njemačkoga Ureda osiguranja motornih vozila, u čijemu sastavu djeluje Ured za naknadu štete.

<sup>34</sup> C-587/15, Mišljenje nezavisnoga odvjetnika Bobeka od 27.03.2017., ECLI:EU:C:2017:234.

<sup>35</sup> U Mišljenju nezavisnoga odvjetnika (točke 32. – 53.), pored osnovnih napomena o paralelnome razvoju *Sustava zelene karte* i EU Direktiva, izražen je stav da se ta dva sustava međusobno prožimaju i, tehnički gledano, izgledaju kao „lutka matrhoška“: Odluka Komisije EZ u svome aneksu sadrži *Kretski sporazum*, a aneks *Kretskoga sporazuma* je Prva direktiva.



No, Sud je presudio da nije nadležan tumačiti odredbe *Kretskoga sporazuma* jer isti nije dio europskoga prava. Iako je nezavisni odvjetnik u svome mišljenju iznio izuzetno kvalitetnu argumentaciju o odnosu pravila *Sustava zelene karte* i europske pravne stečevine, može se zaključiti da se Sud opredijelio za pomalo politički motiviran stav. U slučaju da je Sud prihvatio citirano Mišljenje nezavisnoga odvjetnika, presuda bi poljuljala temelje *Kretskoga sporazuma* jer bi mu dala legitimitet europskoga pravnog propisa. Tako bi se stvorile pretpostavke za razdvajanje pravila unutar *Sustava zelene karte*, i to na pravila koje važe samo u državama članicama EU-a i pravila koja važe u svim ostalim državama koje pripadaju tomu *Sustavu*.

### 2.2.2. Obrada odštetnoga zahtjeva po *Kretskome sporazumu*

U preambuli *Kretskoga sporazuma* nalazimo odredbu po kojoj se definira svrha *Sustava zelene karte*, a to je jamstvo oštećenim osobama da će im u slučaju nezgode nastale upotrebom motornoga vozila u inozemstvu šteta biti nadoknađena *u skladu s nacionalnim zakonodavstvom i propisima zemlje u kojoj je nastala*.<sup>36</sup> Dakle, *Sustav zelene karte* omogućava oštećeniku ostvarenje naknade štete u državi u kojoj se nezgoda dogodila i to prema propisima te države.<sup>37</sup>

U odredbama o postupanju ureda prilikom obrade zahtjeva propisano je da ured obrađuje štete potpuno autonomno u skladu s propisima koji su na snazi u zemlji nastanka nezgode, a koji se odnose na odgovornost, naknadu štete i obvezno osiguranje u najboljem interesu osiguratelja koji je izdao zelenu kartu i odnosnog ureda.<sup>38</sup> Isto važi i za obradu šteta od strane nominiranog korespondenta.<sup>39</sup> Nacionalni ured svake države ovlašten je propisati uvjete za odobravanje ili odbijanje suglasnosti za imenovanje korespondenata koji su registrirani u toj državi. Osiguravajuća društva iz jedne države imenuju svoje korespondente u drugim državama, a nacionalni uredi nadležni su za odobravanje tih ugovora.<sup>40</sup> Korespondent pri rješavanju odštetnoga zahtjeva djeluje u

<sup>36</sup> Točka 4. Preambule *Kretskoga sporazuma*.

<sup>37</sup> P. Šulejić, n. dj., str. 461.

<sup>38</sup> Čl. 3.4. *Kretskoga sporazuma*.

<sup>39</sup> Čl. 4.4. *Kretskoga sporazuma*.

<sup>40</sup> U početku su korespondentima birana samo osiguravajuća društva, ali je donošenjem *Direktive o osiguranju troškova pravne zaštite* dana mogućnost agencijama specijaliziranim za obradu međunarodnih automobilskih šteta da budu imenovane korespondentima osiguravajućih društava, što je postala ustaljena praksa, posebno u razvijenim europskim zemljama. Vidi: 87/344/EEZ: Direktiva Vijeća od 22. lipnja 1987. o usklađivanju zakona i drugih propisa o osiguranju troškova pravne zaštite; OJ L 185, 4.7.1987, p. 77–80.

ime ureda koji je dao suglasnost za njegovo imenovanje, kao i za račun osiguratelja koji je zatražio njegovo imenovanje i koji je glavni dužnik refundacije.<sup>41</sup>

Obrada zahtjeva za naknadu štete po pravilima *Kretskoga sporazuma* podrazumijeva potpunu autonomiju obrađivačkoga ureda kao i korespondenta, što podrazumijeva ovlaštenje za slobodnim odlučivanjem o osnovanosti i visini zahtjeva, bez obveze prethodnoga konzultiranja s inozemnim osigurateljem kao krajnjim obveznikom plaćanja. Obradivački ured je, doduše, dužan obavijestiti inozemnoga osiguratelja o stanju predmeta prije donošenja konačne odluke, ali isključivo na njegov zahtjev,<sup>42</sup> a ako to ne učini, nije predviđena nikakva sankcija. U praksi obrade međunarodnih šteta osiguratelji nastoje pribaviti izjavu vozača o okolnostima nezgode što je prije moguće po primitku obavijesti o odštetnome zahtjevu te sadržaj navedene izjave dostaviti obrađivaču i dati svoj komentar o osnovanosti zahtjeva. Odnos korespondent – odgovorni osiguratelj treba se temeljiti na međusobnu povjerenju i dugoročnoj suradnji jer korespondenti nominirani u skladu s *Kretskim sporazumom* u državama članicama Europske unije naknadno su imenovani ovlaštenim predstavnicima istih osiguravajućih društava u smislu odredaba Četvrte direktive, o čemu ćemo govoriti u nastavku izlaganja.

*Kretski sporazum* sadrži strogo formalna pravila o uvjetima refundacije po kojima je društvo obrađivač nakon izvršene obrade zahtjeva ovlašteno potraživati isplaćeni iznos odštete uvećan za obrađivačku pristojbu od 15 %, s tim da minimalna pristojba iznosi 200,00 EUR, a najviši iznos je 3 500,00 EUR po jednome štetnom događaju.<sup>43</sup> Zahtjev za refundaciju treba biti poslan u roku od jedne godine od dana isplate ili odluke o odbijanju zahtjeva i treba sadržavati specifikaciju isplaćenih iznosa te naznaku da je rok za plaćanje 60 dana od dana ispostavljanja zahtjeva, s mogućom sankcijom u vidu kamata od 12 % godišnje u slučaju kašnjenja.

Glavna značajna obrade zahtjeva u *Sustavu zelene karte* jest *jamstvo nacionalnoga ureda* za plaćanje zahtjeva za refundaciju. To podrazumijeva da, u slučaju kada odgovorni inozemni osiguratelj ne postupi po zahtjevu za

<sup>41</sup> Vjekoslav Puljko – Martina Macko, „Pravni režim kod prometnih nezgoda s elementom inozemnosti“, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, 47 (2010.) 3, str. 705-728.

<sup>42</sup> Iznimno je obrađivački ured dužan obavijestiti inozemni ured ili njegovu članicu koja je izdala zelenu kartu ako očekivani iznos štete premašuje limit pokrića (osiguranu svotu) po nacionalnome zakonodavstvu države nastanka nezgode (čl. 3.5. *Kretskoga sporazuma*).

<sup>43</sup> Korespondentnim ugovorom mogu se ugovoriti i niže stope obrađivačke pristojbe kao i niži minimalni i maksimalni iznosi.

refundaciju u spomenutom roku, nacionalni ured države obrađivača ima pravo obratiti se nacionalnom uredu odgovornoga osiguratelja podnošenjem tzv. Poziva za jamstvo (*Guarantee Call*) kojim zahtijeva podmirenje dužnoga iznosa uvećanoga za zatezne kamate od dana slanja zahtjeva za refundaciju do dana plaćanja po Pozivu za jamstvo. Iz navedenoga možemo zaključiti da pravila *Kretskoga sporazuma* pružaju obrađivačkomu uredu ili korespondentu jamstvo za sigurnu refundaciju ako odgovorni osiguratelj kao krajnji obveznik ne izvrši svoju obvezu na vrijeme.

### 2.2.3. Obrada šteta po *Kretskome sporazumu* u Republici Hrvatskoj i Federaciji BiH

Republika Hrvatska kao članica EU-a u potpunosti je uskladila svoje zakonodavstvo iz područja obveznih osiguranja u prometu s europskom pravnom stečevinom. Zakonom o osiguranju RH i Zakonom o obveznim osiguranjima u prometu RH<sup>44</sup> (u daljemu tekstu: ZOOP RH) detaljno su normirani djelokrug i nadležnosti Hrvatskoga ureda za osiguranje (u daljemu tekstu: HUO), među koje spada i obavljanje poslova nacionalnoga Ureda zelene karte. ZOOP RH za zahtjeve iz djelokruga HUO-a propisuje ista pravila koji se primjenjuju za osiguratelje, i to pravila o podnošenju izravnoga zahtjeva oštećenika, postupku i rokovima za obradu zahtjeva, a posebno se ističe isključiva pasivna legitimacija HUO-a i za štete koje povjeri na obradu osiguravajućim društvima, odnosno svojim članicama.<sup>45</sup>

U Bosni i Hercegovini djelatnost osiguranja normirana je na razini entiteta, a trenutačno važeći entitetski Zakoni o obveznim osiguranjima u prometu u velikoj mjeri harmonizirani su s relevantnim europskim propisima u skladu s obvezama preuzetim Sporazumom o stabilizaciji i pridruživanju zaključenim s institucijama Europske unije. Prema Zakonu o obveznim osiguranjima u prometu *FBiH* (u daljemu tekstu ZOOP FBiH) oštećena osoba kojoj je u Federaciji BiH nanesena šteta uporabom motornoga vozila inozemne registrarske oznake iz države članice Sustava zelene karte ili države potpisnice MGA sporazuma podnosi zahtjev putem Biroa zelene karte u BiH (u daljemu tekstu: Biro).<sup>46</sup> Nažalost,

<sup>44</sup> „Zakon o obveznim osiguranjima u prometu RH“, *Narodne novine RH*, br. 151/05 s izmjenama do 155/23.

<sup>45</sup> Čl. 15. ZOOP-a RH.

<sup>46</sup> „Zakon o obveznim osiguranjima u prometu FBiH“, *Sl. novine FBiH*, br. 57/2020, čl. 49. st. 1. Analognu odredbu sadrži i „Zakon o obaveznim osiguranjima u saobraćaju Republike Srpske“, *Sl. Glasnik RS*, čl. 36. st. 1.

osim ove odredbe, ZOOP FBiH ne normira detaljnije postupak obrade odštetnoga zahtjeva ni druga pitanja važna za obradu zahtjeva te se često tužbe podnose izravno protiv korespondenta inozemnoga društva. Nedostatna zakonska regulacija nadležnosti Biroa posljedica je toga što, zahvaljujući entitetskoj nadležnosti regulacije pravnih odnosa iz osiguranja, pravni status Biroa, način njegova financiranja i njegova ovlaštenja nisu definirani pozitivnim propisima iz oblasti osiguranja<sup>47</sup> te je isti registriran kao neprofitno udruženje u skladu sa Zakonom o udruženjima i fondacijama BiH. Stoga ne postoji niti adekvatan državni nadzor nad radom Biroa. No, stav recentne sudske prakse jest da obradu zahtjeva Biro može povjeriti korespondentu inozemnoga društva ili, u slučaju nepostojanja korespondentnoga ugovora, nekomu od društava – svojih članica, ali u slučaju podnošenja tužbe pasivno je legitimiran isključivo Biro.<sup>48</sup>

### **3. Sustav IV. direktive – Zaštita žrtava prometnih nezgoda koje pretrpe štetu u inozemstvu**

#### **3.1. Šest direktiva Europske unije o obveznome osiguranju motornih vozila**

Europska unija od 1972. do 2021. godine iznjedrila je šest direktiva kojima je, osim olakšavanja prelaska granice, pridonijela i znatnu poboljšanju rješavanja odštetnih zahtjeva s međunarodnim elementom. Već spomenuta Prva direktiva (I. direktiva)<sup>49</sup> uklonila je kontrolu zelene karte, tj. kontrolu obveznoga postojanja valjanog osigurateljnog pokrića pri prelasku granice država članica Europske unije. Druga direktiva (II. direktiva)<sup>50</sup> dodatno je ojačala zaštitu žrtava prometnih nezgoda uvodeći obvezu osnivanja jamstvenoga fonda za zaštitu žrtava od neosiguranih ili nepoznatih vozila te propisujući

<sup>47</sup> U Hrvatskoj su člankom 34. „Zakona o obveznim osiguranjima u prometu RH“ (*Narodne novine*, broj 151/05, 36/09, 75/09, 76/13 i 152/14, 155/23) detaljno propisane nadležnosti Hrvatskoga ureda za osiguranje.

<sup>48</sup> O tome se izjasnio i Vrhovni sud Federacije Bosne i Hercegovine u predmetu broj 17 0 P 005163 13 Rev od 27. 2. 2014. godine. Isti stav zauzima i Kantonalni sud Sarajevo u predmetu br. 65 0 P 396195 14 Gž od 10. 7. 2019.

<sup>49</sup> Direktiva 72/166/EZ od 24. travnja 1972., o približavanju zakonodavstava država članica u području osiguranja građanske odgovornosti u vezi s upotrebom motornih vozila i kontroli obaveze osiguranja te odgovornosti, *Sl. list EU*, br. 103, od 2. 5. 1972. (Prva direktiva).

<sup>50</sup> Direktiva 84/5/EEZ od 30. prosinca 1983. o usklađivanju zakona država članica na području osiguranja odgovornosti motornih vozila, *SL L* 8, str. 17 (Druga direktiva).

minimalne iznose osigurateljnoga pokrivača. Treća direktiva (III. direktiva)<sup>51</sup> uvela je pravo svih putnika na potpunu naknadu štete u okviru minimalnih svota.<sup>52</sup> No, direktiva koja je donijela najvažnije promjene u zaštiti žrtava koje su pretrpjele prometnu nesreću u inozemstvu uzrokovanu od vozila strane registarske oznake svakako je Četvrta direktiva (IV. direktiva).<sup>53</sup> Spomenuta Direktiva, između ostaloga, propisuje obvezu osiguratelja da u zemljama članicama imenuje ovlaštene predstavnike<sup>54</sup> (osiguravajuća društva ili agencije) za obradu šteta u njihovo ime i za njihov račun kao i osnivanje informacijskih centara<sup>55</sup> u koje se slijevaju podatci o registarskim oznakama koji se nalaze na teritoriju dotične države, kao i osnivanje odštetnih ureda<sup>56</sup> koji u slučaju kada ovlašteni predstavnik ne riješi zahtjev u propisanom roku od tri mjeseca, preuzima obvezu riješiti isti. Peta direktiva (V. direktiva)<sup>57</sup> povećala je minimalne iznose osigurateljnoga pokrivača i proširila obvezu osiguranja na određene vrste vozila koje su prethodno bila izuzete. Šesta direktiva (VI. direktiva)<sup>58</sup> (poznatija kao *Codified Motor Insurance Directive*) objedinila je sve prethodne direktive u jedan cjelovit dokument radi jasnoće i preglednosti teksta. Ova direktiva uspostavila je pravni okvir sustava obveznoga osiguranja od odgovornosti za štete uzrokovane prometom motornih vozila u okviru kojega se moraju kretati nacionalni sustavi pojedinih zemalja članica EU-a.<sup>59</sup> Europski zakonodavac je u novoj Direktivi o izmjeni Šeste direktive<sup>60</sup> izvršio određene

<sup>51</sup> Direktiva 90/232/EEC od 14. svibnja 1990. god. o približavanju zakonodavstava država članica u području osiguranja građanske odgovornosti nastale upotrebom motornih vozila, *Sl. list EC*, br. L 129/33 od 19. 5. 1990. (Treća direktiva).

<sup>52</sup> M. Džidić-M. Ćurković, n. dj., str. 384.

<sup>53</sup> Direktiva 2000/26/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 16. svibnja 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).

<sup>54</sup> Čl. 4 Direktive 2000/26/EZ.

<sup>55</sup> Čl. 5 Direktive 2000/26/EZ.

<sup>56</sup> Čl. 6 Direktive 2000/26/EZ.

<sup>57</sup> Direktiva 2005/14/EZ Europskog parlamenta i vijeća od 11. svibnja 2005. kojom se mijenjaju Direktive 72/166/CEE, 84/5/CEE, 90/232/CEE i 2000/26/CE o osiguranju od građanske odgovornosti za štete iz upotrebe motornog vozila (Peta direktiva).

<sup>58</sup> Direktiva 2009/103/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 16. septembra 2009. u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i izvršenje obveze osiguranja od takve odgovornosti (kodificirana verzija), *Sl. list EU*, L 263/11 (Šesta direktiva).

<sup>59</sup> M. Džidić – M. Ćurković, n. dj., str. 387.

<sup>60</sup> Direktiva (EU) 2021/2118 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. studenoga 2021. 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 (Tekst značajan za EGP); *OJ L* 430, 2.12.2021, p. 1–23.

izmjene radi prilagođavanja trendovima zaštite potrošača, zaštite osobnih podataka, definiranja položaja oštećenika u slučaju insolventnosti osiguratelja kao i usklađivanja s presudama Suda EU-a u pogledu tumačenja pojma upotrebe motornoga vozila.

### ***3.2. Obrada odštetnoga zahtjeva prije donošenja IV. direktive Europske unije***

Prije donošenja IV. direktive obrada međunarodnih šteta bila je obilježena nizom izazova koji su proizlazili iz fragmentiranosti pravnih i administrativnih sustava među državama članicama. Naime, nedostatak jedinstvenih standarda i koordiniranih mehanizama značio je da je svaki zahtjev za naknadu štete koju oštećena osoba pretrpi u prometnoj nesreći u inozemstvu morao biti rješavan izravno od odgovornoga inozemnog osiguratelja u skladu s nacionalnim zakonodavstvom države u kojoj se nezgoda dogodila. Jedan od ključnih problema bio je odsustvo obveznih predstavnika osiguratelja u drugim državama članicama, što je rezultiralo time da su oštećenici često morali sami komunicirati s inozemnim osigurateljima ili su bili primorani angažirati odvjetnika u zemlji prebivališta koji je, pak, nerijetko, zbog nepoznavanja inozemnoga zakonodavstva, kriterija i prakse, morao angažirati odvjetnika u zemlji članici u kojoj se nesreća dogodila i u kojoj je registriran odgovorni osiguratelj. Ovaj je proces bio dugotrajan, neizvjestan i dodatno otežan jezičnim barijerama i različitim administrativnim praksama kao i različitim rokovima i procedurama u obradi međunarodnih šteta.

Nadalje, nedostatak centraliziranih informacijskih sustava otežavao je pristup ključnim podacima, poput registarskih oznaka vozila i statusa osiguranja, što je svakako kompliciralo obradu zahtjeva. Nepoznavanje jezika dodatno je otežavalo komunikaciju između oštećenika, osiguratelja i nadležnih tijela. Također, različite administrativne prakse i neujednačeni kriteriji za procjenu štete među državama članicama doveli su do nejednakosti u naknadama i percepcije nepravednosti među oštećenima. Proces rješavanja zahtjeva bio je spor i često nepregledan, što je dodatno opterećivalo oštećenike. Svaka je zemlja imala različite rokove propisane mjerodavnim pravom zemlje u kojoj se nesreća dogodila što je kod oštećenih osoba nerijetko unosilo nesigurnost. Svi ovi problemi jasno su ukazivali na potrebu za harmonizacijom pravila i postupaka unutar Europske unije. Uvođenje IV. direktive bio je

ključan korak prema stvaranju učinkovitijega, pravednijega i konzistentnijega sustava za obradu međunarodnih šteta.

### 3.3. Obrada odštetnoga zahtjeva unutar Sustava tijela IV. direktive

Kako smo u preambuli *Kretskoga sporazuma* mogli vidjeti odredbu koja definira svrhu *Sustava zelene karte*, tako i u preambuli IV. direktive nalazimo odredbe koje definiraju svrhu *Sustava tijela IV. direktive*, od kojih jedna glasi „Sustav ureda zelene karte ne rješava sve probleme oštećenika koji u drugoj državi mora podnijeti zahtjev protiv stranke koja tamo ima prebivalište i tamo ovlaštenog društva za osiguranje (strani pravni sustav, strani jezik, nepoznati postupci nagodbe i često neopravdano odgoda nagodbe)<sup>61</sup>“. Dakle *Sustav tijela IV. direktive*, odnosno popularno nazvan *Sustav zaštite posjetitelja*, stvoren je kako bi oštećenik imao pravo ostvariti naknadu štete u matičnoj zemlji, bez obzira na to u kojoj se državi dogodila prometna nesreća.

Kretski sporazum nalaže imenovanje korespondenta, a IV. direktiva, pak, nalaže imenovanje ovlaštenoga predstavnika<sup>62</sup> (*Claims Representatives*) koji će biti odgovoran za obradu zahtjeva. Za razliku od *Sustava zelene karte*, odštetni zahtjevi unutar *Sustava tijela IV. direktive* ne obrađuju se autonomno od ovlaštenih predstavnika. Sve odluke vezane za odgovornost i naknadu štete donosi osiguranje u obvezi, a ovlašteni predstavnik ima posredničku ulogu između oštećenika i osiguranja u obvezi. Četvrta direktiva je u čl. 4 st. 4 i 5 omogućila ovlaštenim predstavnicima sklapanje nagodbe i isplatu naknade štete u ime odgovornoga osiguratelja, a u st. 6 navedenoga članka definirala zakonski rok unutar kojega je nadležno osiguranje (tj. ovlašteni predstavnik) dužno dostaviti obrazloženu ponudu ili utemeljeni odgovor, a koji iznosi tri mjeseca od dana podnošenja odštetnoga zahtjeva. Kako i u *Sustavu zelene karte*, i *Sustav tijela IV. direktive* sadrži strogo formalna pravila o uvjetima refundacije koja se sastoji od isplaćenoga iznosa naknade štete uvećane za obrađivačku pristojbu u iznosu od 15 %.

<sup>61</sup> Izvorni tekst na engleskome jeziku glasi: „The green card bureau system does not solve all problems of an injured party having to claim in another country against a party resident there and an insurance undertaking authorised there (foreign legal system, foreign language, unfamiliar settlement procedures and often unreasonably delayed settlement)“.

<sup>62</sup> Čl. 4 Direktive 2000/26/EZ Europskog parlamenta i vijeća od 16. svibnja 2000.

## 4. Zašto su oštećenici zbunjeni: jedan štetan događaj – tri modaliteta obrade zahtjeva

Prvi korak u podnošenju odštetnoga zahtjeva, bez obzira na mjesto nesreće i okolnosti tijeka nastanka prometne nesreće i ostvarivanja naknade štete, svakako je identifikacija osigurateljnoga društva kojemu je potrebno podnijeti odštetni zahtjev. Zbog obveze uspostave centraliziranih informacijskih sustava<sup>63</sup> koju IV. direktiva nalaže nacionalnim zakonodavstvima svih članica Europske unije, proces identifikacije za oštećenika postao je znatno brži i jednostavniji. Svim oštećenicima, fizičkim i pravnim osobama, omogućeno je lako utvrđivanja odgovornoga osiguratelja od automobilske odgovornosti štetnika na dan štetnoga događaja. Oštećenik, dakle, u slučaju prometne nesreće može posjetiti internetsku stranicu informacijskoga centra matične zemlje te pronaći podatak o nadležnome osiguratelju.<sup>64</sup> Ako kojim slučajem podatak nije dostupan, informacijski centar pomoći će u identifikaciji i pribavljanju potrebne informacije. No nakon identifikacije odgovornoga osiguratelja za oštećenike nerijetko nastupa konfuzija koja proizlazi iz kompleksnosti Sustava.

U hipotetskoj prometnoj nesreći koja se dogodila na talijanskome tlu, a u kojoj je vozilo A (u daljnjemu tekstu: štetnik), koje je registrirano u Republici Hrvatskoj, udarilo u vozilo B (u daljnjemu tekstu: oštećenik), koje je registrirano u Njemačkoj, oštećenik bi imao tri mogućnosti podnošenja odštetnoga zahtjeva. Prva mogućnost svakako bi bila podnošenje odštetnoga zahtjeva izravno njemačkomu osiguratelju štetnika. S obzirom na digitalni razvoj i konstantni tehnološki napredak skoro svako osiguravajuće društvo danas pruža mogućnost prijave odštetnoga zahtjeva elektroničkim putem. Vrlo često se na internetskim stranicama može pronaći obrazac za ispunu prijave odštetnoga zahtjeva (u digitalnome obliku ili u PDF formatu) kao i kontakt podatci za slanje prijave. A uzimajući u obzir da se engleski jezik već odavno ukorijenio kao *lingua franca* međunarodne komunikacije te da u današnje vrijeme skoro svatko raspolože barem minimalnom razinom znanja engleskoga jezika, izravna prijava odštetnoga zahtjeva osiguranju u obvezi mogla bi se razmatrati i

<sup>63</sup> Čl. 5 Direktive 2000/26/EZ Europskog parlamenta i vijeća od 16. svibnja 2000.

<sup>64</sup> Jedan od primjera koliko je zapravo informacijski centar važan i koristan za oštećenike svakako je Informacijski centar pri Hrvatskome uredu za osiguranje na čijim se internetskim stranicama može pronaći baza podataka o osiguranju od automobilske odgovornosti vozila registriranih u Hrvatskoj, popis svih inozemnih informacijskih centara te poveznice preko kojih je moguće napraviti pretragu po registarskoj oznaci bilo kojeg inozemnog vozila, <<https://huo.hr/hr/huo/informacijski-centar>>.



kao najučinkovitiji način prijave jer je oštećenik u izravnu kontaktu s osobama koje donose odluku o osnovanosti zahtjeva i visini naknade štete.

Druga mogućnost koja stoji oštećeniku na raspolaganju jest prijava odštetnoga zahtjeva unutar *Sustava zelene karte*, u skladu s procedurom opisanom u poglavlju 2.2.2. ovoga rada. Oštećenik ima pravo svoj odštetni zahtjev uputiti na Ured za osiguranje države na čijemu se području dogodila prometna nesreća. Tako bi oštećenik u ovome slučaju zahtjev poslao talijanskomu uredu za osiguranje *Ufficio Centrale Italiano* (u daljnjemu tekstu: UCI). No, iako je već spomenuto kako korespondenti zahtjeve obrađuju autonomno, potrebno je naglasiti da prije nego što započne sama obrada odštetnoga zahtjeva, Ured za osiguranje i korespondent koji će obrađivati štetu unutar *Sustava zelene karte* dužni su poduzeti određene korake, koji često znače duže razbolje obrade odštetnoga zahtjeva. Ured za osiguranje, naime, nakon primitka odštetnoga zahtjeva isti šalje na obradu korespondentu odgovornoga osiguratelja koji je, pak, u obvezi od odgovornoga osiguratelja zatražiti potvrdu osigurateljnoga pokrića, a rok za dostavljanje potvrde pokrića je šest tjedana od podnošenja zahtjeva. Tek nakon što je potvrda o osigurateljnome pokriću zaprimljena, korespondent obrađuje odštetni zahtjev. Treća mogućnost obrada je zahtjeva unutar Tijela *Sustava IV. direktive*, a oštećenicima često djeluje najprivlačnija jer ne uključuje korištenje stranih jezika. Oštećenik će se vratiti u Njemačku i odštetni zahtjev prijaviti ovlaštenomu predstavniku hrvatskoga osiguratelja. Kao i kod obrade unutar *Sustava zelene karte*, i ovdje će ovlašteni predstavnik biti dužan tražiti osigurateljno pokriće od hrvatskoga osiguranja koje osigurava vozilo A. No, ovlašteni predstavnik kao svojevrsan posrednik između osiguratelja i oštećenika nije u mogućnosti donositi autonomne odluke nego će iste donijeti odgovorni osiguratelj, pa se tako oštećenik može naći u situaciji gdje će mu na upućene upite ovlašteni predstavnik odgovoriti kako nije upoznat s trenutačnim statusom obrade zahtjeva, na što se oštećenik validno može zapitati koja je zapravo uloga ovlaštenoga predstavnika.

## **5. Potreba za temeljitim promjenama u regulaciji međunarodnih šteta**

Glavni problemi postojećih sustava regulacije međunarodnih šteta jesu njihove složenost, isprepletenost i neujednačenost. Postojanje dvaju paralelnih

sustava otežava oštećenima i njihovim predstavnicima razumijevanje i navigaciju kroz postupke obrade zahtjeva. Zadnjih godina sve se intenzivnije ukazuje potreba za dodatnim pojednostavljivanjem i približavanjem ova dva sustava kako bi svaka prosječna osoba lakše razumjela što joj je činiti kada doživi štetu s međunarodnim elementom te komu se obratiti za naknadu štete. Nerijetko su i pravni zastupnici, tj. odvjetnici zbunjeni kada podnose odštetni zahtjev te griješe kod pasivne legitimacije kada podnose tužbe. Također, vrlo je velik problem neujednačenost pravnih sustava i kriterija za obračun visine naknade u pojedinim zemljama Europske unije. Tako, ako polazimo od osnovnoga pravila *Haaške konvencije*<sup>65</sup>, po kojemu je mjerodavno pravo zemlje u kojoj se nesreća dogodila, različita mjerodavna prava propisivat će i različite oblike naknade te različite visine naknade za pojedine vidove štete. Primjerice, Republika Italija odskaače od ostalih država članica kada je riječ o naknadama neimovinske štete, u Njemačkoj su troškovi vještačenja viši nego u drugim državama članicama, a u Austriji cijena sata rada, primjerice za štetu na vozilu, veća je nego u drugim zemljama. Stoga je razumljivo da državljanin Republike Austrije neće biti sretan ponudom popravka za svoje vozilo koje je pretrpjelo štetu na području Republike Hrvatske u kojoj su ti normativi znatno niži.

Nadalje, problematika koja dodatno zbunjuje osobe koje imaju pravo tražiti naknadu štete i/ili njihove pravne zastupnike jest činjenica da se, primjerice, u Austriji i informacijski i kompenzacijski centar nalaze pri Udruženju osiguravajućih društava (VVO), u Švicarskoj tim centrima upravlja nacionalni Ured, dok je u Njemačkoj Ured za naknade pravno odvojen od Općega udruženja njemačke industrije osiguranja (GDV). Takve razlike dovode do nedoumica i nepotrebnih administrativnih prepreka. Drugi je ključni problem razlika u neovisnosti i financijskoj stabilnosti između različitih tijela koja se bave obradom zahtjeva. Nacionalni uredi za osiguranje, kao što su oni u *Sustavu zelene karte*, obično imaju autonomiju i neovisnost za donošenje odluka, dok ovlaštene predstavnici imenovani prema IV. direktivi ovise o uputama i financiranju od odgovornih osiguratelja.

Teritorijalni doseg IV. direktive širi je od prostora EU-a, tako da se, uz nesreće nastale u EU-u ili EEA-u, primjenjuje i na zahtjeve oštećenih iz nezgoda nastalih u nekoj od trećih zemalja članica *Sustava zelene karte*, ali pod uvjetom da je riječ o nezgodama nastalim upotrebom vozila uobičajeno stacioniranoga

<sup>65</sup> *Haška konvencija o mjerodavnom pravu za prometne nezgode na cestama* od 4. svibnja 1971.

u EU-u ili EEA-u. Također, bitno je naglasiti da je praksa pokazala da osiguratelji kao ovlaštene predstavnike najčešće imenuju dotadašnje korespondente s kojima su zaključili korespondentne ugovore u skladu s odredbama *Kretskoga sporazuma* te s njima dogovaraju istu obrađivačku pristojbu koju plaćaju za obradu šteta koje prouzroče njihovi osiguranici u inozemstvu.<sup>66</sup> Krovna organizacija *Sustava zelene karte*, odnosno Savjet Ureda (*Council of Bureaux*) predstavlja se kao međunarodna organizacija nadležna za zaštitu žrtava prekograničnih prometnih nezgoda iako, kako smo već istaknuli, u nadležnost nacionalnih ureda – njezinih članica ne spada obrada odštetnih zahtjeva po IV. direktivi. Štoviše, i internetska stranica *Council of Bureaux* sadrži sve potrebne informacije o korespondentima i ovlaštenim predstavnicima.<sup>67</sup>

Stoga je jasno kako postoji potreba za uspostavljanjem jedinstvenoga sustava i pojednostavljenjem pravila kako bi se osiguralo da sve žrtve prometnih nesreća mogu ostvariti svoja prava na učinkovitiji i pravedniji način. Jedan od prijedloga jest da se odgovornost za rješavanje zahtjeva prenese s ovlaštenih predstavnika imenovanih od osiguratelja na odgovarajuće nacionalne urede.<sup>68</sup> U tome slučaju nacionalni uredi preuzeli bi dužnosti koje su prethodno imali pojedini osiguratelji ili ovlaštene agencije za obradu šteta. Slično kao u *Sustavu zelene karte* nacionalni ured bio bi jamac pravovremene obrade i isplate štete oštećenoj osobi. Prenosjenje ovih dužnosti na nacionalne urede imalo bi dodatnu korist u vidu osnaženja stabilnosti unutar osigurateljnoga tržišta u skladu sa zahtjevima koje postavlja regulatorni okvir *Solvency II*.

## Zaključak

Pri podnošenju zahtjeva za naknadu štete s međunarodnim elementom iz osnova osiguranja od autoodgovornosti oštećene osobe često se susreću s problemom nepoznavanja materijalno-pravnih propisa kao i procedure rješavanja takvih zahtjeva. Postupak obrade odštetnoga zahtjeva iz prometne nezgode nastale u državi oštećenika, a prouzročene od vozila uobičajeno stacioniranoga u inozemstvu, reguliran je pravilima *Sustava zelene karte*. Usporedno je na razini Europske unije uspostavljen *Sustav IV. direktive*, odnosno *Sustav zaštite*

<sup>66</sup> Jasmina Đokić, n. dj., str. 35.

<sup>67</sup> <<https://www.cobx.org/>> (1. svibnja 2024.).

<sup>68</sup> Michael Buse, „Systemwechsel in der grenzüberschreitenden Unfallregulierung in der EU“, DAR, 2020., str. 184-187.

*posjetitelja* koji je zaštitni mehanizam žrtvama koje pretrpe štetu pri njihovu boravku u inozemstvu, odnosno u nekoj od država članica EU-a ili EEZ-a. Kod *Sustava zelene karte* nacionalni ured jamči plaćanje zahtjeva i refundaciju isplaćenih iznosa od odgovornoga osiguratelja što za žrtve prometnih nezgoda znači i dodatnu sigurnost. Nasuprot tomu, u *Sustavu IV. direktive* takvo jamstvo ne postoji, a između oštećenika i odgovornoga osiguratelja stoji ovlašteni predstavnik kao svojevrsan posrednik, a proces naknade štete često je dugotrajan i obilježen brojnim poteškoćama. Isprepletenost navedenih dvaju sustava ponekad dovodi do nedoumica ne samo kod podnositelja zahtjeva nego i kod ostalih subjekata koji sudjeluju u procesu obrade. Budući da je interes obaju sustava zajednički, a to je pružanje zaštite žrtvama prekograničnoga prometa, bilo bi poželjno u budućnosti ova dva sustava i formalno, odnosno institucionalno približiti. To bi se moglo postići ujednačavanjem pravila postupanja u oba sustava, i to putem davanja ovlasti nacionalnim uredima u pogledu jamstva oštećenima kao i kontrole rada ovlaštenih predstavnika.

# PROCESSING CROSS-BORDER CLAIMS IN OUT-OF-COURT PROCEEDINGS: A Comparative Analysis of the Green Card and the Protection of Visitors Systems and the Need for Fundamental Changes

## Abstract

*The paper examines the challenges involved in processing claims arising from civil non-contractual liability for damages caused by motor vehicles, especially when the legal relationship for compensation has an international dimension. For several decades, protecting victims of cross-border road traffic accidents has posed significant challenges at both international and European levels. To enhance victim protection, two systems for handling international claims have been established and operate concurrently: The Green Card System and the Protection of Visitors System (IV. Directive). The authors explore the fundamental characteristics and procedural rules of both systems, their strengths and weaknesses, and show how the existence of different mechanisms for resolving cross-border claims impacts the rights of the claimants. Given the relevance and complexity of this topic, the focus of this paper is limited to the processing of claims in out-of-court procedures, excluding matters related to judicial proceedings. Finally, the authors consider whether there are opportunities to improve the current regulatory framework to better protect victims of traffic accidents with an international element.*

Keywords: *cross-border claims; Green Card; Crete Agreement; IV Directive; visitor protection.*