

Nikolina Maleta*

Mirko Musulin**

Daniel Marić***

UDK 368.212:347.453](497.6)

Dostavljeno: 14. 10. 2024.

Prihvaćeno: 4. 11. 2024.

Prethodno priopćenje

ISKLUČENJE KORISNIKA VOZILA U VLASNIŠTVU ISTOGA LEASING DRUŠTVA IZ KRUGA TREĆIH OSOBA PO OSNOVI OSIGURANJA OD AUTOODGOVORNOSTI

Sažetak: Obvezna osiguranja u prometu zauzimaju poseban značaj u sustavu osiguranja, a s obzirom na brojnost vozila i prijevoznih sredstava u suvremenom prometu imaju i značajan opseg zastupljenosti. Obveznici zaključenja police osiguranja od autoodgovornosti su vlasnici vozila koja podliježu obvezi registracije, a u ulozi vlasnika mogu se naći i pravne osobe, pa tako i leasing društva. U ovoj vrsti osiguranja osobito je važno određivanje kruga trećih osoba koje imaju pravo na naknadu štete po osnovi osiguranja, odnosno normativno uređenje isključenja iz kruga trećih osoba. U Bosni i Hercegovini iz kruga trećih osoba isključeni su vlasnici, suvlasnici i korisnici vozila kojim je šteta prouzrokovana što je usklađeno sa svrhom samoga osiguranja od autoodgovornosti. Međutim, leasing društva se na tržištu osiguranja javljaju kao vlasnici većeg broja vozila nad kojima dugotrajan posjed i korištenje vrše korisnici leasinga. Autori u radu definiranjem problema „AO leasing-leasing“, kroz normativnu i statističku analizu te praktičnim primjerima, ukazuju na neopravdanost isključenja iz kruga trećih osoba korisnika vozila u vlasništvu istoga leasing društva na temelju ugovora o obveznom osiguranju od autoodgovornosti. Jasnim argumentima obrazlaže se stav autora, temeljen i na normativnim rješenjima drugih zemalja, iz

* Dr. sc. Nikolina Maleta, izv. prof.; Sveučilište u Mostaru, Pravni fakultet; nikolina.maleta@pf.sum.ba

** Mirko Musulin, dipl. oec.; Euroherc osiguranje d.d. Sarajevo; mmusulin@gmail.com
Student sveučilišnog poslijediplomskog specijalističkog studija Pravo osiguranja na Pravnom fakultetu Sveučilišta u Mostaru.

*** Daniel Marić, mag. inf.; Euroherc osiguranje d.d. Sarajevo; daniel.maric.94@gmail.com
Student sveučilišnog poslijediplomskog specijalističkog studija Pravo osiguranja na Pravnom fakultetu Sveučilišta u Mostaru.

kojega proizlazi kako ovakvo isključenje nije usklađeno s ciljem i svrhom obveznog osiguranja od autoodgovornosti. Stoga, autori zaključno predlažu konkretne izmjene i dopune mjerodavnoga zakonodavstva u Bosni i Hercegovini, a koje smatraju nužnim i opravdanim.

Ključne riječi: *osiguranje od autoodgovornosti, krug trećih osoba, isključenje, davatelj i korisnik leasinga, vlasnik i korisnik vozila*

1. Uvod

U okviru obveznih osiguranja u prometu osobito je značajno osiguranje od autoodgovornosti. Svrha osiguranja od bilo koje vrste odgovornosti jest zaštita od rizika koji mogu biti uzrokovani opasnom djelatnosti ili opasnom stvari. Među opasne stvari, čijom uporabom neizbježno dolazi do uzrokovanja štete, ubrajamo i motorna vozila.¹ Stoga je u nastojanju zaštite širega kruga osoba, koje potencijalno mogu biti oštećene uporabom motornih vozila, uvedeno osiguranje od autoodgovornosti, a koje danas ima status obveznog osiguranja. U ulozi zainteresiranih osoba, koje mogu imati koristi od ovakve vrste osiguranja, javljaju se oštećene osobe, ali i osiguranci. U teoriji se smatra kako je cilj obveznog osiguranja od autoodgovornosti, od kada je ova vrsta osiguranja dobila karakter obveznosti, postala upravo zaštita oštećenika.² U početnom razdoblju dobrovoljnosti ove vrste osiguranja zaštita oštećenika bila je samo neizravna, a danas je, bez obzira na obveznost, upravo zaštita trećih osoba glavni motiv zaključenja police osiguranja od autoodgovornosti. Ovo osiguranje dakle, u prvi plan stavlja pitanje naknade štete, a ne odgovornost.³ Međutim, osiguranik kao štetnik ovim se osiguranjem također štiti od odgovornosti za štetu koju uporabom motornoga vozila može nanijeti trećim osobama.

Određenje kruga trećih osoba iznimno je važno za ovu vrstu osiguranja jer samo osobe koje su definirane kao treće osobe i nađu se u ulozi oštećenika mogu ostvariti pravo na naknadu štete po osnovi ove vrste osiguranja. Tendencija suvremenoga prava osiguranja jest da se krug trećih osoba proširuje, pa se upravo zbog širokog određenja primjenjuje negativno definiranje trećih osoba, odnosno normiraju se one osobe koje to nisu. Zakonima većine pravnih sustava propisana su određena isključenja iz kruga trećih osoba. Jedno od takvih isključenja podrazumijeva vlasnika, suvlasnika i korisnika motornih vozila. Ovo isključenje je sasvim logično, jer nitko ne može sam sebi odgovarati za štetu. Naravno, ovo isključenje razlikuje se i s obzirom

¹ ĆURKOVIĆ, M., DŽIDIĆ, M., Pravo osiguranja, Pravni fakultet Sveučilišta u Mostaru, Mostar, 2017., str. 363.

² Više o tome: *Ibid*, str. 372.

³ PETROVIĆ TOMIĆ, N., Pravo osiguranja - sistem, knjiga I., Službeni glasnik, Beograd, 2019., str. 539.

na činjenicu radi li se o materijalnoj ili nematerijalnoj šteti te jesu li vlasnik/suvlasnik/korisnik bili u svojstvu putnika tijekom nastupanja osiguranoga slučaja. Međutim, postoje određene situacije u kojima ovakvo svrshodno isključenje ne treba doslovce primjenjivati, odnosno kada vlasnike i korisnike vozila treba uključiti u krug trećih osoba. Jedan od takvih odnosa je svakako onaj koji se temelji na ugovoru o leasingu, kada leasing društvo u svome vlasništvu ima više vozila, a korisnici tih vozila sudjeluju u istoj prometnoj nezgodi. Upravo ta problematika predmet je analize u ovome radu, a definirana je kao slučaj „AO leasing leasing“.

Struktura rada uključuje obradu osnovnih karakteristika i značaja obveznog osiguranja od autoodgovornosti, definiraju se obveznici zaključenja ugovora o osiguranju te vlasnici i korisnici vozila. Obrađena su i leasing društva u ulozi vlasnika motornih vozila uz predstavljanje najvažnijih obilježja leasinga kao pravnog posla. U sadržaj je uključena i analiza odnosa leasing društava i društava za osiguranje, položaj davatelja i korisnika leasinga u svojstvu vlasnika i korisnika motornih vozila te njihovo isključenje iz kruga trećih osoba po osnovi osiguranja od autoodgovornosti. U razmatranju uloge vlasnika i korisnika motornih vozila, zbog zadanog opsega rada, analiza se ograničava samo na njihova svojstva bitna za obrađenu problematiku. Fokus rada predstavlja obrada kruga trećih osoba te zakonskih isključenja iz toga kruga kao i svrha takvih isključenja. Predstavlja se problematika isključenja iz kruga trećih osoba korisnika vozila u vlasništvu istog leasing društva te rad sadrži i praktičnu analizu definiranoga problema isključenja. Prikazani su i statistički podaci dobiveni obradom broja korisnika leasing vozila na tržištu Federacije BiH na temelju kojega se daje uvid u opseg zastupljenosti korisnika vozila u vlasništvu istog leasing društva te se neizravno ukazuje na mogućnosti broja prometnih nezgoda između takvih korisnika vozila, odnosno korisnika leasinga. Rad završava usporedno-pravnom analizom normiranja ovoga pitanja u drugim zakonodavstvima te prijedlozima *de lege ferenda* iznesenim u zaključku.

2. Zakonsko normiranje i svrha obveznog osiguranja od autoodgovornosti

Obvezna osiguranja u prometu općenito, kao dio cjelokupnoga sustava obveznih osiguranja, zbog svoga društvenoga značaja zaslužuju posebnu pozornost i pravnu regulaciju. U većini pravnih sustava ona su uređena posebnim zakonima, a u nedostatku takvih zakona, normiraju se uobičajeno propisima koji definiraju statusno pravna područja prava osiguranja. U Federaciji Bosne i Hercegovine do donošenja Zakona o obveznim osiguranjima u prometu (ZOOP),⁴ kao posebnog zakona za ovu vrstu osiguranja, materija je bila regulirana s dva zakonska teksta: Zakonom o

⁴ Zakon o obveznim osiguranjima u prometu (*Službene novine Federacije BiH*, br. 57/20. i 103/21.).

osiguranju od odgovornosti za motorna vozila i ostale odredbe o obveznom osiguranju od odgovornosti⁵ te na specifičan način Zakonom o osiguranju imovine i osoba.⁶ Ovakvo neuobičajeno zakonodavno rješenje potrajalo je petnaestak godina te je ZOOP u Federaciji BiH, u svome konačnom prijedlogu, usvojen tek 2020. godine. U Republici Srpskoj Zakon o obaveznim osiguranjima u saobraćaju (ZOOS)⁷ usvojen je pet godina ranije. ZOOP i ZOOS su dakle, *lex specialis* za obvezna osiguranja u prometu, a za materijalno pravna pitanja koja nisu uređena ovim zakonima primjenjuje se Zakon o obaveznim odnosima (ZOO)⁸ kao *lex generalis*.⁹

ZOOP i ZOOS na sustavan način uređuju obvezna osiguranja u prometu u Bosni i Hercegovini. Ovi entitetski zakoni ne odnose se samo na osiguranje od autoodgovornosti nego kao obvezna osiguranja u prometu istovjetnim člancima 2. normiraju osiguranje putnika u javnom prijevozu od posljedica nesretnoga slučaja, osim putnika u zračnom prometu te osiguranje vlasnika zrakoplova i plovila od odgovornosti za štetu prouzrokovanu trećim osobama (i putnicima).

Osiguranje od autoodgovornosti (AO) uključuje pravo svih sudionika u prometu da očekuju prometnu sigurnost bez opasnosti za svoj život, zdravlje i imovinu.¹⁰ Brojnost sudionika u prometu koji se mogu naći u ulozi oštećenika opravdava obveznost ove vrste osiguranja, a upravo je to u izravnoj vezi s njegovom posebnom zakonskom regulacijom. Motorna vozila kao opasne stvari nameću odgovornost svojih vlasnika odnosno imatelja za štetu uzrokovanu tom opasnom stvari. S razvojem automobilske industrije i usko vezanim razvojem prometa i prometne infrastrukture, dolazi do porasta rizika odgovornosti za štete nastale u prometnim nezgodama te potrebe zaštite vlasnika vozila od toga rizika.¹¹ S tom svrhom razvilo se osiguranje od autoodgovornosti, a naknadno je, s porastom broja oštećenih osoba u prometu, svrha postala upravo zaštita tih oštećenika.

⁵ Zakon o osiguranju od odgovornosti za motorna vozila i ostale odredbe o obveznom osiguranju od odgovornosti (*Službene novine Federacije BiH*, br. 24/05.).

⁶ Zakon o osiguranju imovine i osoba (*Službene novine Federacije BiH*, br. 2/95., 7/95., 14/97., 6/98., 41/98.).

⁷ Zakon o obaveznim osiguranjima u saobraćaju (*Službeni glasnik Republike Srpske*, br. 82/15., 78/20. i 1/24.).

⁸ Zakon o obaveznim odnosima (*Službeni list SFRJ*, br. 29/78., 39/85., 45/89. i 57/89.; *Službeni list RBiH*, br. 2/92., 13/93. i 13/94.; *Službeni glasnik RS*, br. 17/93. i 3/96. i *Službene novine FBiH*, br. 29/03. i 42/11.).

⁹ Sam ZOOP u članku 4. normira primjenu drugih zakona i u stavku 1. izričito navodi: „Na ugovore o obveznom osiguranju u prometu primjenjuju se odredbe propisa kojima se uređuju obligacijski odnosi, ako ovim zakonom nije utvrđeno drugačije“, a ZOOS dodatno proširuje ovu odredbu u članku 3. stavak 1. normiranjem i primjene uvjeta osiguranja: „Na ugovore o obaveznom osiguranju u saobraćaju primjenjuju se odredbe propisa kojima se uređuju obligacioni odnosi, odnosno opšti i posebni uslovi u pojedinim vrstama osiguranja, ako ovim zakonom nije utvrđeno drugačije.“

¹⁰ PETROVIĆ TOMIĆ, N., *op. cit.*, str. 539.

¹¹ *Ibid*, str. 537.

3. Obveznik zaključenja i opseg pokrića ugovora o osiguranju od autoodgovornosti

Obveznik zaključenja i opseg pokrića ugovora o osiguranju od autoodgovornosti definirani su člankom 22. ZOOP-a, odnosno člankom 21. ZOOS-a. Tako je prema mjerodavnim zakonima u oba entiteta BiH vlasnik vozila obveznik zaključenja ugovora o osiguranju od autoodgovornosti¹² za štetu koju uporabom vozila prouzrokuje trećim osobama. Ugovorom o osiguranju od autoodgovornosti pokrivena su štete nastale od vozila koja podliježu obvezi registracije.

Šteta koja može biti uzrokovana uporabom motornih vozila entitetskim zakonima klasificirana je kao šteta na osobama (smrt, tjelesne povrjede, narušavanje zdravlja) te kao šteta na stvarima (uništenje ili oštećenje stvari). Ugovor o osiguranju od autoodgovornosti pokriva odgovornost vlasnika, odnosno korisnika vozila prema trećim osobama koje imaju zahtjev za naknadu štete. Ugovorom su pokrivena i štete na osobama i štete na stvarima putnika u vozilu kojim je prouzrokovana šteta. Ovaj ugovor pokriva i štetu koju pretrpe osobe izvan vozila kao što su pješaci, biciklisti i drugi nemotorizirani sudionici prometne nezgode kao i štetu koja je pričinjena trećim osobama zbog pada stvari s vozila.

Obveznik zaključenja police osiguranja od autoodgovornosti je, dakle, vlasnik vozila, a opseg pokrića uključuje odgovornost i vlasnika i korisnika vozila za štetu koju uzrokuju trećim osobama uporabom vozila. Ako je vozilo (prijevozno sredstvo),¹³ sukladno propisima o registraciji, evidentirano na korisnika vozila, tada se on po obvezama izjednačava s vlasnikom (čl. 5. st. 3. ZOOP), pa u tome slučaju može biti i obveznik zaključenja police osiguranja od autoodgovornosti. ZOOS također izjednačava korisnika i vlasnika prijevoznoga sredstva u primjeni zakonskih odredbi. Međutim, ZOOS izričito propisuje kada vlasnik i korisnik prijevoznoga sredstva, u smislu propisa o registriranju prijevoznih sredstava, nisu iste osobe, korisnik je dužan zaključiti ugovor o obveznom osiguranju (čl. 5. st. 2.). Ovakvo delegiranje obveze zaključenja ugovora o osiguranju s vlasnika na korisnika vozila, može biti posebno značajno u kontekstu razmatranja tematike ovoga rada te odnosa davatelja i korisnika leasinga.

¹² Obveznik zaključenja police osiguranja od autoodgovornosti definiran je nacionalnim zakonodavstvom. Neke zemlje, poput primjerice Poljske, umjesto vlasnika kao obveznika zaključenja ugovora o osiguranju definiraju bilo kojeg korisnika vozila. Vidi: BAGIŃSKA, E., Compensation for property damage in motor third party liability insurance, Insurance Review 4/2014 / Wiadomości Ubezpieczeniowe 4/2014., str. 79.

¹³ U konkretnim odredbama ZOOP-a i ZOOS-a koristi se izraz prijevozno sredstvo, a u zakonsko pojmovno određenje prijevoznih sredstava uključena su i vozila koja podliježu obvezi registracije, pa se s obzirom na temu rada ograničavamo samo na motorna vozila i osiguranje od autoodgovornosti. Vidi: čl. 3. st. 1. toč. d) u kontekstu čl. 5. ZOOP, te čl. 4. st. 4. ZOOS u kontekstu čl. 5.

3.1. Pojam vlasnika i korisnika vozila

Pojmovi „vlasnik vozila“ i „korisnik vozila“ imaju značajnu ulogu u pravnom okviru cestovnog prometa u Bosni i Hercegovini. Razumijevanje ovih pojmova ključno je za pravilno upravljanje vozilima, uvođenje i provedbu pravnih normi te razradu pitanja odgovornosti i prava vezanih uz vlasništvo, posjed i korištenje vozila.

Pojam vlasnika vozila definiran je zakonima određene države, a posebice onima koji definiraju pravila i sigurnost u prometu, registraciju prijevoznih sredstava te obvezna osiguranja u prometu. Vlasnik vozila u Bosni i Hercegovini je pravna ili fizička osoba koja je službeno registrirana kao vlasnik vozila u evidenciji nadležnih organa. U pravnom smislu, vlasnik vozila je fizička ili pravna osoba koja posjeduje vozilo prema važećim zakonima te je kao vlasnik upisana u nadležne registre i odgovarajuće evidencije. U Bosni i Hercegovini, definicija vlasnika vozila proizlazi iz odredbi Zakona o osnovama sigurnosti prometa na cestama.¹⁴ Tako je vlasnik vozila fizička ili pravna osoba upisana u registar vozila odnosno u svojstvu vlasnika u potvrdi o vlasništvu¹⁵ i koja ima sva prava i obveze koje proizlaze iz vlasništva vozila i snosi sve zakonske obveze povezane s posjedovanjem vozila, uključujući obvezu registracije, ugovaranje obvezne police osiguranja od automobilske odgovornosti, tehnički pregled vozila i plaćanje odgovarajućih državnih davanja.

Sukladno entitetskim zakonima koji normiraju obvezna osiguranja u prometu, korisnik vozila je pravna ili fizička osoba koja voljom vlasnika, odnosno uz njegovu suglasnost, koristi vozilo. U ovom kontekstu to je osoba kojoj je vlasnik vozila, na osnovi važećeg pravnog osnova, prenio pravo da koristi vozilo ili obvezu da nadzire to vozilo. Kada se spominje „bilo koji vozač motornog vozila“, čija je građanska odgovornost pokrivena osiguranjem od autoodgovornosti, onda se to odnosi na osobu koja upravlja vozilom u trenutku kada se dogodi osigurani slučaj. To podrazumijeva utjecaj te osobe na način i pravac kretanja vozila. Također, u svojstvu vozača mogu biti i vlasnik ili korisnik vozila ako oni sami upravljaju vozilom u trenutku prometne nezgode. Prema ZOOP-u (čl. 3. st. 1. toč. 3) i ZOOS-u (čl. 4. st. 1. toč. 2), osiguranik je osoba čija se odgovornost pokriva osiguranjem sukladno zakonu. Ova osoba može biti vlasnik, korisnik ili bilo koji vozač motornoga vozila čijom je uporabom nastao osigurani slučaj.¹⁶ Prema Zakonu o osnovama sigurnosti prometa na cestama BiH, korisnik vozila, kao i svaki drugi sudionik u prometu, odgovoran je za pridržavanje prometnih pravila, prometne signalizacije i naredbi ovlaštene osobe u regulaciji prometa tijekom vožnje (čl. 25.).

¹⁴ Zakon o osnovama sigurnosti prometa na cestama u Bosni i Hercegovini (*Službeni glasnik Bosne i Hercegovine*, br. 6/06., 75/06., 44/07., 84/09., 48/10., 18/13., 8/17., 89/17., 9/18., 46/23. i 88/23.).

¹⁵ Sukladno Zakonu o osnovama sigurnosti prometa na cestama BiH vlasništvo se dokazuje potvrdom o vlasništvu vozila koja je javni dokument kojega izdaje nadležni organ i kojim se, osim vlasništva određenog vozila, dokazuju i njegove tehničke i druge karakteristike (čl. 9. toč. 49).

¹⁶ STANIČIĆ, S., Regres i zakonska subrogacija u osiguranju od autoodgovornosti, *Godišnjak Fakulteta pravnih znanosti*, godina 5, br. 5, Banja Luka, 2015. (str. 84-96), str. 85.

3.2. Leasing društva kao vlasnici vozila

Leasing društva, kao vlasnici vozila, imaju ključnu ulogu u upravljanju rizikom i održavanju imovine. Kao vlasnici predmeta leasinga, leasing društva imaju pravnu odgovornost za vozila dok su u njihovu vlasništvu, uključujući obveze kao što su registracija, osiguranje i tehnički pregledi. Pojedine obveze mogu prenijeti na korisnike predmeta leasinga,¹⁷ ali ih to ne oslobađa obveze kontrole izvršavanja delegiranih obveza.

Prema Zakonu o leasingu u Federaciji Bosne i Hercegovine,¹⁸ leasing društva moraju biti upisana kao vlasnici vozila u registru vozila.¹⁹ Oni se dakle, obvezno upisuju kao titulari vlasništva u potvrdi o vlasništvu. Ova zakonska odredba omogućuje leasing društvima da zadrže kontrolu nad vozilom i da upravljaju svim pravnim pitanjima koja se odnose na vozilo, uključujući odgovornost za poreze i druge zakonske obveze. Zakon o lizingu Republike Srpske²⁰ također predviđa obvezu davatelja leasinga da vlasnička prava upiše u mjerodavne registre u zavisnosti od vrste predmeta leasinga.²¹ Prema članku 2. Pravilnika o registriranju vozila u BiH, potvrda o vlasništvu vozila i potvrda o registraciji izdaju se na ime vlasnika vozila uz izuzetak kod kupovine vozila po osnovi ugovora o leasingu kada nositelj potvrde o registriranju (prometne dozvole) može biti i druga osoba (korisnik leasinga).²² Leasing društvo može kao vlasnik vozila biti upisano u tome svojstvu i u potvrdi vlasništva i u potvrdi o registraciji, odnosno samo u potvrdi vlasništva zavisno od ugovorenoga leasing aranžmana.

Kada je predmet leasinga motorno vozilo, osiguranje vozila je ključno za zaštitu imovine i minimiziranje financijskoga rizika. Kao vlasnici vozila, leasing društva odgovorna su pobrinuti se za osiguranje vozila od različitih rizika, uključujući oštećenje, krađu i druge štete, ali zavisno od vrste leasinga obvezu zaključenja ugovora o osiguranju mogu prenijeti na korisnika leasinga.

¹⁷ Sukladno članku 13. Pravilnika o registriranju vozila u BiH (*Službeni glasnik Bosne i Hercegovine*, br. 53/22.), zahtjev za registriranje vozila kupljenih po osnovi ugovora o leasingu, podnosi korisnik leasinga nadležnom tijelu u mjestu svoga prebivališta/sjedišta.

¹⁸ Zakon o leasingu (*Službene novine Federacije BiH*, br. 85/08., 39/10., 65/13. i 104/16.).

¹⁹ Čl. 58. glasi: „Ako je predmet lizinga pokretna stvar za koju je posebnim zakonom propisana godišnja registracija, kao npr. motorna vozila, registracija prava vlasništva vrši se u skladu sa zakonom koji definira registraciju vlasništva nad vozilima.“ Članak 22. ZOOP FBiH nadalje određuje kako su ugovorom o osiguranju od autoodgovornosti pokrivene štete nastale od vozila koja podliježu obvezi registracije (st. 4.) te da su obveznici zaključenja ugovora o osiguranju od autoodgovornosti vlasnici vozila (st. 1.).

²⁰ Zakon o leasingu (*Službeni glasnik Republike Srpske*, br. 70/07. i 116/11.).

²¹ Čl. 52. glasi: „Svojinska prava nad predmetom lizinga registruju se u javnim registrima u zavisnosti od prirode i namjene predmeta lizinga.“

²² Čl. 13. st. 2. Pravilnika glasi: „Registriranje vozila vrši se izdavanjem odnosno upisivanjem podataka u potvrdu o vlasništvu vozila na davatelja lizinga, izdavanjem potvrde o registraciji na korisnika lizinga, izdavanjem registarskih tablica s međunarodnom oznakom BiH ukoliko već nisu izdate, kao i stikera naljepnice.“

3.2.1. Pojam i vrste leasinga

Leasing²³ u građanskopravnom smislu jest pravni posao, odnosno ugovor o leasingu ili netipičan ugovor o najmu/zakupu/kupoprodaji.²⁴ U javnoj komunikaciji, međutim, pojam ima šire značenje kao alternativa financiranja u kojoj zakupljeni objekt nabavlja i financira zakupodavatelj/najmodavatelj te ga stavlja na raspolaganje zakupoprincipu/najmoprincipu na korištenje zauzvrat za plaćanje dogovorene naknade za zakup/najam. Leasing kao oblik financiranja ima određene prednosti koje su u većini slučajeva presudne prilikom odabira takva načina financiranja.²⁵

Objekt leasinga čini svaka pokretna i nepokretna stvar koja po svojim svojstvima pripada materijalnoj imovini kao što su postrojenja, opreme, automobili, zemljišta, građevine i slično. Prema predmetu leasinga razlikuje se, dakle, leasing nekretnina te leasing pokretnina u koje ubrajamo i leasing motornih vozila iako se u širem smislu leasing vozila tretira kao posebna vrsta leasinga.²⁶

Prema Zakonu o leasingu FBiH, leasing je pravni posao u kojem davatelj leasinga prenosi pravo posjedovanja i korištenja predmeta leasinga na korisnika leasinga na određeni vremenski rok, a zauzvrat korisnik leasinga obvezuje se plaćati ugovorenu leasing naknadu.²⁷ Zakon o leasingu FBiH nadalje u članku 5. navodi da s obzirom na sadržaj i obilježja posla leasinga može biti financijski²⁸ ili operativni²⁹ leasing, a

²³ Pojam leasinga potječe od engleske riječi *to lease* što znači iznajmiti ili dati nešto u zakup.

²⁴ Ugovor o leasingu bitno je u pravnom smislu razlikovati od tipičnih ugovora trgovačkoga prava iako ima nekoliko karakteristika po kojima nalikuje kupoprodaji, najmu i zakupu, ali se u poslovnoj praksi razvio kao poseban pravni posao i tako ga treba i tretirati. Isto tako: CRNJAC MILIĆ, D., Analitički pristup financiranju dugotrajne imovine putem leasinga, *Praktični menadžment: stručni časopis za teoriju i praksu menadžmenta*, vol. 5, No. 2, 2014., str. 43.

²⁵ Više vidi: *Ibid*, str. 47.

²⁶ VLAŠIĆ, D., Pregled računovodstvenih metoda obuhvaćanja lizinga, *Tourism and hospitality management*, vol. 11, No. 1, 2005., str. 106.

²⁷ Sličnu definiciju sadrži i Zakon o lizingu RS-a u članku 4.: „Lizing je pravni posao u kojem davalac lizinga prenosi pravo držanja i korištenja predmeta lizinga na primaoca lizinga na određeni rok, uz njegovu obavezu plaćanja ugovorene lizing naknade i sa pravom da predmet lizinga vrati davaocu lizinga, da ga otkupi ili da produži ugovor o lizingu.“

²⁸ Financijski leasing je pravni posao u kojem korisnik leasinga u razdoblju posjedovanja i korištenja predmeta leasinga plaća ugovorenu leasing naknadu s opcijom kupovine i stjecanja prava vlasništva nad predmetom leasinga te snosi troškove amortizacije predmeta leasinga (čl. 5. st. 3. Zakona o leasingu FBiH). Ukupan iznos ugovorene leasing naknade koju plaća korisnik veći je od nabavne cijene predmeta ugovora i najčešće se uz ugovor o leasingu ugovara i opcija kupnje objekta nakon prestanka ugovora o leasingu. Financijski leasing namijenjen je samo jednom korisniku leasinga, te nije namijenjen višekratnom iznajmljivanju raznim korisnicima leasinga, kao što je to slučaj kod operativnoga leasinga. Vidi: BELANIĆ, L. i drugi, *Bankovni i financijski ugovori*, Zagreb, 2017., str. 1005.

²⁹ Operativni leasing je pravni posao u kojemu korisnik leasinga u razdoblju posjedovanja i korištenja predmeta leasinga plaća davatelju leasinga određenu naknadu bez opcije kupovine i stjecanja prava vlasništva nad predmetom leasinga, a davatelj leasinga snosi troškove amortizacije predmeta leasinga (čl. 5. st. 4. Zakona o leasingu FBiH). Ugovori operativnog leasinga se najčešće sklapaju na kraće vrijeme, a o broju realiziranih ugovora o operativnom leasingu za jedan predmet ovisi profitabilnost leasing društva. Vidi: ČUVELJAK, J. i drugi, *Osnove trgovačkog prava*, Zagreb, 2010., str. 464.

s obzirom na položaj i broj subjekata u poslu leasinga može biti izravni, neizravni i povratni leasing (*sale and lease back*).^{30 31}

Jedna od temeljnih razlika između financijskoga i operativnoga leasinga je u mogućnosti i načinu stjecanja, odnosno prijenosa prava vlasništva nad predmetom leasinga na korisnika leasinga. U kontekstu obveznog osiguranja od autoodgovornosti još jedna od važnijih razlika između operativnoga i financijskoga leasinga definirana je člankom 44. Zakona o leasingu FBiH, odnosno člankom 42. Zakona o lizingu RS-a. Naime, ako se ugovori financijski leasing, rizik od slučajnoga gubitka ili štete na predmetu leasinga u pravilu snosi korisnik leasinga od trenutka preuzimanja predmeta leasinga u posjed, ako ugovorom o leasingu nije drugačije određeno. Kod operativnoga leasinga rizik od slučajnoga gubitka ili štete na predmetu leasinga pada na teret davatelja leasinga i ne prenosi se na korisnika leasinga. Osnova za uređenje navedene razliku u definiranju odgovornosti proizlazi iz same prirode ovih vrsta leasinga.

3.3. Odnos leasing društva i društva za osiguranje

Leasing društva pružaju usluge leasinga, što je financijski aranžman gdje leasing društvo daje na korištenje vozilo ili drugo sredstvo korisniku leasinga na određeno razdoblje, uz plaćanje redovitih leasing naknada. S druge strane, društva za osiguranje pružaju različite vrste osiguranja koje pokriva rizike poput štete, krađe ili nezgoda. U kontekstu leasinga, osiguranje je uobičajeno obvezno kako bi se zaštitila imovina leasing društva i smanjili financijski rizici povezani s mogućim oštećenjem ili gubitkom vozila. Dakle, čak i kada ne postoji zakonska obveza zaključenja ugovora o osiguranju po predmetu leasinga, to može biti ugovorna obveza koja proizlazi iz ugovora o leasingu (primjerice, obveza zaključenja kasko osiguranja).

Veza između leasing društava i društava za osiguranje ključna je za upravljanje rizicima u financijskim aranžmanima leasinga. Leasing društva zahtijevaju od korisnika leasinga da osiguraju vozilo ili drugi predmet leasinga kako bi se zaštitili od potencijalnih financijskih gubitaka zbog šteta ili gubitka. Ova praksa omogućuje leasing društvima da smanje svoj rizik i osiguraju financijsku zaštitu imovine. Društva

³⁰ Zakon o lizingu RS-a financijski i operativni leasing razlikuje s obzirom na odnos davatelja leasinga i isporučitelja predmeta leasinga, odnosno operativni leasing određuje kao ugovor u kojemu su davatelj leasinga i isporučitelj predmeta leasinga iste osobe (čl. 7.).

³¹ Braovac i Jurić ističu da postoji još mnogo više klasifikacija leasinga ovisno o kriteriju koji je za određenu klasifikaciju upotrijebljen, a najčešća podjela je prema trajanju leasinga (kratkoročni i dugoročni leasing), prema objektu leasinga (investicijska oprema, kompletna postrojenja, roba široke potrošnje), prema održavanju predmeta leasinga (neto i bruto leasing), prema korištenosti objekta leasinga (neupotrebljiva i upotrebljiva dobra), prema određenosti objekta leasinga (individualni i blanketni leasing), prema vrsti leasing ugovora (standardni leasing ugovori, ugovor s pravom opcije i ugovor o leasingu s pravom kupnje/otkupa) i ostale vrste leasing ugovora (vremenski, rotirajući ili povratni leasing i leasing s odlukom o kupoprodaji. Vidi: BRAOVAC, I., JURIC, M., Leasing u teoriji i praksi, Poslovni zbornik, Zagreb, 2009., str. 62.

za osiguranje nude različite vrste osiguranja koje su specifične za potrebe leasing aranžmana. Osiguranje može uključivati pokriće za štete uzrokovane nezgodama, vandalizmom, krađom ili prirodnim nepogodama. U mnogim slučajevima leasing društva imaju ugovorene posebne uvjete s društvima za osiguranje kako bi postigli sva potrebna pokrića za relevantne rizike povezane s leasingom, a koji se navode u samome ugovoru.

3.4. Korisnik leasinga kao nositelj osigurljivog rizika

Rizik je veoma bitan element ugovora o osiguranju, a obično se definira kao opasnost od nastupanja mogućeg, a neizvjesnog štetnog događaja. Ipak, nije svaki rizik moguće osigurati, a da bi se neki rizik mogao osigurati, on mora imati određene karakteristike koje podrazumijevaju da je moguć nastanak događaja, da rizik mora biti budući i neizvjestan događaj, da ne ovisi o isključivoj volji zainteresiranih osoba te da je pravno dopušten.³² Osigurljiv rizik odnosi se na rizik od potencijalnih gubitaka koji mogu nastati zbog štete, krađe ili drugih nepredviđenih događaja koji mogu utjecati na imovinu. U kontekstu leasinga korisnik leasinga preuzima značajan dio osiguravajućeg rizika zbog svoga praktičnog upravljanja i korištenja imovine. Iako leasing društvo ostaje pravni vlasnik, korisnik je odgovoran za zaštitu i održavanje imovine. Prema tipičnim uvjetima leasing ugovora, korisnik leasinga obavezan je osigurati imovinu od različitih rizika kao što su šteta, krađa, požar i drugi mogući incidenti. Ovo osiguranje omogućuje da u slučaju nesreće ili štete leasing društvo može kompenzirati svoje gubitke. Osiguranje je obično usklađeno s uvjetima koje postavlja leasing društvo kako bi osiguranje adekvatno pokrilo sve relevantne rizike.

Osim obveze osiguranja korisnik leasinga također preuzima odgovornost za pravilno održavanje i upravljanje imovinom. Ovo uključuje redovite tehničke preglede, popravke i druge aktivnosti koje pomažu u očuvanju imovine u dobrom stanju. Korisnik leasinga u svojstvu korisnika vozila ujedno je nositelj odgovornosti za štete prouzročene uporabom vozila.³³ Korisnik leasinga dužan je sukladno ugovoru o leasingu ili namjeni predmeta leasinga, koristiti taj predmet pažnjom dobroga gospodarstvenika, odnosno dobroga domaćina (čl. 48. st. 3. Zakona o leasingu FBiH i čl. 36. st. 1. Zakona o lizingu RS). Ugovori o leasingu često uključuju klauzule koje nalažu da korisnik održava imovinu u stanju u kojem je bila na početku leasing perioda, što uključuje i sve troškove vezane uz održavanje. Ako dođe do štete ili gubitka imovine zbog nepažnje korisnika leasinga, korisnik je obavezan snositi troškove

³² DŽIDIĆ, M., ĆURKOVIĆ, M., Pravo osiguranja, Pravni fakultet Sveučilišta u Mostaru, Mostar, 2017., str. 153.

³³ Ovo proizlazi i iz odredbi čl. 176. ZOO: „Umjesto imaoca stvari, i isto kao on, odgovara lice kome je imalac povjerio stvar da se njome služi...“. Vidi: RADIONOV, N., PADOVAN, A. V., Sudar vozila u vlasništvu istog leasing društva i problem treće osobe iz AO osiguranja, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, br. 62, (4), 2012., str. 1056.

povezane s tim štetnim događajima. Ovo može uključivati troškove popravka ili, u slučaju totalnoga gubitka, troškove koji nisu pokriveni osiguranjem. Korisnik leasinga ne odgovara za istrošenost predmeta leasinga koja nastane njegovim redovnim korištenjem, kao ni za promjene na njemu koje su izvršene u dogovoru s davateljem leasinga (čl. 49. st. 1. Zakona o leasingu FBiH). Leasing društvo obično zahtijeva od korisnika da pruži dokaze o osiguranju i održavanju kako bi se izbjegli sporovi i osigurala zaštita njihovih interesa.

4. Određenje kruga trećih osoba iz ugovora o osiguranju od autoodgovornosti

Pod pojmom trećih osoba kod osiguranja od autoodgovornosti za štetu prvenstveno mislimo na oštećenike koji, iako nisu stranka ugovora o osiguranju, korisnici su osiguranja i mogu ostvarivati svoje pravo na naknadu štete od osiguratelja.³⁴ U Zakonodavstvu Bosne i Hercegovine primijenjeno je negativno određenje kruga trećih osoba, odnosno zakoni propisuju koje osobe nemaju pravo na naknadu štete po osnovi osiguranja od autoodgovornosti. Tko će sve biti obuhvaćen u krug trećih osoba, ovisi o stupnju razvoja civilizacije, koliko daleko se želi pružiti zaštita žrtvama prometa, ali i o materijalnim mogućnostima neke zemlje.³⁵ U Bosni i Hercegovini sve osobe koje entitetskim zakonima nisu izričito isključene, smatraju se trećim osobama kojima je priznato pravo na naknadu štete po osnovi obveznog osiguranja vlasnika vozila od odgovornosti za štetu prouzrokovanu trećim osobama.

Prema članku 24. ZOOP-a i članku 27. ZOOS-a, pravo na naknadu štete po osnovi AO osiguranja nema vozač vozila kojim je počinjena šteta. Međutim, postoji iznimka u kojoj bi vozač mogao biti uključen u krug trećih osoba iako nije izričito definirano u ZOOP-u i ZOOS-u, a to je kada je nezgoda uzrokovana nekim nedostatkom na vozilu na koje vlasnik vozila nije upozorio vozača. U tom slučaju primjenjivale bi se odredbe članka 176. ZOO.³⁶

Za ovu analizu posebno je zanimljivo zakonsko isključenje iz kruga trećih osoba vlasnika, suvlasnika i svakoga korisnika vozila, koji nije bio vozač vozila kojim je prouzrokovana šteta, i to za štetu na stvarima.

Iz kruga trećih osoba isključeni su i srodnici i druge fizičke osobe za duševne boli zbog smrti ili tjelesne povrede vozača koji je prouzrokovao štetu. Pod drugim fizičkim osobama podrazumijevaju se sve osobe koje trpe štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede vozača, a to bi primjerice mogle biti uzdržavane osobe (primjena čl. 194.

³⁴ BELANIĆ, L., Treće osobe u osiguranju od automobilske odgovornosti, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci (1991.), v. 28, br. 1, 2007., str. 3, dostupno na: <https://hrcak.srce.hr/file/40024> (20. 9. 2024.).

³⁵ *Ibid.*, str. 4.

³⁶ Osim korisnika stvari za štetu će „odgovarati i imalac stvari, ako je šteta proizašla iz neke skrivene mane ili skrivenog svojstva stvari, na koje mu nije skrenuo pažnju“ (čl. 176. st. 2. ZOO).

ZOO). Odgovor na pitanje tko se smatra srođnicima vozača ne nalazimo u ZOOP-u i ZOOS-u, ali ga možemo potražiti u odredbama čl. 201. ZOO.³⁷

Iz kruga trećih osoba prema ZOOP-u i ZOOS-u isključen je i putnik koji je dobrovoljno ušao u vozilo kojim je upravljao neovlašteni vozač³⁸ ili vozač pod utjecajem alkohola ili opojnih droga, ako odgovorno društvo za osiguranje dokaže da je ta okolnost putniku trebala biti poznata.

Iz kruga trećih osoba isključene su i oštećene osobe kojima je prouzrokovana šteta na sportskim priredbama,³⁹ zbog djelovanja nuklearne energije ili zračenja tijekom prijevoza nuklearnih ili drugih radioaktivnih materija, zatim zbog rata, pobune ili terorističkih aktivnosti te uporabom vozila koje je bilo mobilizirano. ZOOP i ZOOS uvode novinu u odnosu na ZOO u pogledu isključenja iz kruga trećih osoba onih kojima je šteta počinjena zbog terorističkih aktivnosti u čemu se ogleda svrha ovih entitetskih zakona kao *lex posteriori*.

4.1. Svrha isključenja vlasnika, suvlasnika i korisnika vozila iz kruga trećih osoba

U opsegu zadane teme ovoga rada pozornost je na isključenju iz kruga trećih osoba vlasnika, suvlasnika i korisnika vozila za štetu na stvarima. Vlasnik vozila kojim je njemu samome uzrokovana šteta, jasno dok nije bio vozač, ima poseban položaj.⁴⁰ Ovo isključenje ima u vidu osobe čija odgovornost za štetu mora biti pokrivena osiguranjem, odnosno osobe na kojima leži obveza sklapanja ugovora o osiguranju od autoodgovornosti.⁴¹ Primarni obveznik zaključenja police osiguranja je vlasnik vozila, a korisnik vozila nositelj je ove obveze sekundarno ako je vozilo sukladno

³⁷ Člankom 201. ZOO određuju se osobe koje imaju pravo na novčanu naknadu u slučaju smrti ili teškog invaliditeta: „U slučaju smrti nekog lica, sud može dosuditi članovima njegove uže porodice (braćni drug, djeca i roditelji) pravičnu novčanu naknadu za njihove duševne bolove. (2) Takva naknada može se dosuditi i braći i sestrama ako je između njih i umrlog postojala trajnija zajednica života. (3) U slučaju naročito teškog invaliditeta nekog lica, sud može dosuditi njegovom braćnom drugu, djeci i roditeljima pravičnu novčanu naknadu za njihove duševne bolove. (4) Naknada iz st. 1. i 3. ovog člana može se dosuditi i vanbraćnom drugu, ako je između njega i umrlog, odnosno povrijeđenog, postojala trajnija zajednica života.“

³⁸ Prema ZOOP-u (čl. 3. st. 1. toč. g) „neovlašteni vozač je osoba koja je u vrijeme štetnog događaja koristila vozilo bez suglasnosti vlasnika, a nije kod njega zaposlena kao vozač, nije ni član njegovog kućanstva, niti joj je vlasnik predao vozilo u posjed.“ Istovjetnu odredbu sadrži čl. 27. st. 3. ZOOS.

³⁹ Onim sportskim priredbama koje su definirane člankom 24. st. 1. toč. e) ZOOP i člankom 27. st. 5. ZOOS: „...koje se održavaju na putu/drumbu ili dijelu puta/druma zatvorenim za promet/saobraćaj drugim vozačima, a kojima je cilj postizanje najveće ili najveće prosječne brzine, odnosno na vježbama za te priredbe“.

⁴⁰ ČURKOVIĆ, M., Vozač - odgovornost za štetu, naknada štete i osiguranje, priručnik za vozače, Zagreb, 2016., str. 86.

⁴¹ ČURKOVIĆ, M., Obvezna osiguranja u prometu, Inženjerski biro d.d. Zagreb, 2007., str. 186 (u nastavku: ČURKOVIĆ, M., Obvezna osiguranja u prometu).

propisima o registraciji evidentirano na korisnika.⁴² Korisnik vozila u praksi može biti bilo koja osoba kojoj je povjereno vozilo na korištenje voljom vlasnika. Tako se u ulozi korisnika vozila redovito javljaju korisnici leasinga.

Osiguranje od automobilske odgovornosti omogućava oštećenom (trećoj osobi) da zahtijeva odgovarajuću odštetu neposredno od osiguratelja, a štetniku da ga ta obveza materijalno ne ugrožava. Osnovni cilj osiguranja od autoodgovornosti jest da što većem broju potencijalnih žrtava prometnih nezgoda bude nadoknađena šteta, a namijenjeno je zaštititi trećih osoba. Treća oštećena osoba, iako nije stranka ugovora o osiguranju, ostvaruje pravo iz tuđeg ugovora.⁴³ Unatoč tomu, veliki broj osoba u Bosni i Hercegovini ostaje nezaštićen, jer se prema važećim zakonskim propisima ne smatraju trećim osobama. To je osobito slučaj kod prometnih nezgoda u kojima sudjeluju vozila istoga vlasnika. Nitko ne može odgovarati sam sebi za uzrokovanu štetu, pa prema tome ni osiguratelj ne može odgovarati za štetu koju svojoj imovini (vozilu) uzrokuje sam vlasnik njegovim drugim osiguranim vozilom.⁴⁴

Prema važećim zakonskim propisima u BiH vlasnik, suvlasnik i korisnik vozila nemaju pravo na naknadu štete nastale uporabom motornoga vozila, tj. nisu treće osobe. Smatra se da ako bi osiguranje AO uključivalo i pokriće za štetu vlasniku i korisniku vozila narušio bi se osnovni standard prema kojemu nitko sam sebi ne može biti odgovoran i nadoknađivati štetu.⁴⁵ Ovo isključenje razlikuje se i s obzirom na činjenicu radi li se o materijalnoj ili nematerijalnoj šteti te jesu li vlasnik/suvlasnik/korisnik bili u svojstvu putnika tijekom nastupanja osiguranog slučaja. Ove osobe su isključene iz osiguranja samo kad je u pitanju šteta na stvarima uzrokovana njihovim vozilom.⁴⁶

4.2. Problem isključenja korisnika vozila iz kruga trećih osoba po osnovi isključenja vlasnika vozila istog leasing društva

S obzirom na prirodu i karakteristike ugovora o leasingu, pod pojmom korisnika vozila u smislu ZOOP-a i ZOOS-a, možemo svrstati korisnika leasinga. Iz navedenoga proizlazi problematika isključenja iz kruga trećih osoba korisnika vozila u vlasništvu istog leasing društva. Naime, u slučaju prometne nezgode u kojoj su sudjelovala dva ili više vozila u vlasništvu istog leasing društva, prema praksi na domaćem tržištu osiguranja dolazi do isključenja iz osiguranja šteta na vozilu na temelju osiguranja od autoodgovornosti, a s obzirom na to da su vozila u vlasništvu istog leasing društva koje je i jedini osiguranik po policama AO vozila sudionika nezgode.

⁴² ZOOS čak u članku 5. st. 2. sadrži izričito definiranu obvezu korisnika vozila na zaključenje police osiguranja. Vidi: *supra* naslov 3.

⁴³ DŽIDIĆ, M., ČURKOVIĆ, M., *op. cit.*, str. 418.

⁴⁴ ČURKOVIĆ, M., *op. cit.*, str. 86.

⁴⁵ Isto tako: DŽIDIĆ, M., ČURKOVIĆ, M., *op. cit.*, str. 420.

⁴⁶ ČURKOVIĆ, M., Obvezna osiguranja u prometu, *op. cit.*, str. 186-187.

Predmetno isključenje opravdava se svrhom AO osiguranja kojem je cilj pokriti odgovornost za štete nastale trećim osobama, a ne vlastitu štetu, tj. štetu osobe čija je odgovornost pokrivena osiguranjem, odnosno osobe na kojoj leži obveza sklapanja ugovora o osiguranju.⁴⁷

Mogući razlog ovakve pravne regulacije jest i to što je riječ o riziku koji domaćim osigurateljima nije prihvatljiv jer smatraju da bi takvo rješenje moglo nesavjesne osiguranike inspirirati na namještanje šteta i prijevare u osiguranju, a što bi u konkretnim okolnostima bilo teško dokazivo.⁴⁸ Međutim, postoje određene situacije u kojima ovakvo svrsishodno isključenje ne treba doslovce primjenjivati, odnosno kada vlasnike i korisnike vozila treba uključiti u krug trećih osoba jer kao titulari vlasništva i posjeda nad motornim vozilom imaju drugačiji opseg i sadržaj izvršenja ovih prava od njihova uobičajenog pravnog razumijevanja. Jedan od takvih odnosa je svakako onaj koji se temelji na ugovoru o leasingu, kada leasing društvo u svome vlasništvu ima više vozila, a korisnici tih vozila imaju posjed koji u mnogočemu poprima značajke stvarnog vlasništva.

4.2.1. Praktična analiza problema isključenja iz kruga trećih osoba korisnika vozila u vlasništvu istog leasing društva

Na temelju analize dostupnih podataka o zastupljenosti ugovora o leasingu vozila na tržištu Federacije BiH, kao i primjera iz prakse, proizlaze odgovori prikladnosti trenutačnih normativnih rješenja te se daju argumentirani prijedlozi za njihovim izmjenama i poboljšanjem. Prvenstveno, kako bi se jasnije prikazala obrađena materija u nastavku se prezentira odnos koji nastaje u situaciji prometne nezgode „AO leasing - leasing“ na praktičnom primjeru sudara dvaju vozila: vozila audi i vozila mercedes. Pretpostavka je da je prometnu nezgodu u potpunosti skrivio vozač vozila mercedes te je vozilu audi nanesena velika materijalna šteta. Oba vozila su u vlasništvu istog leasing društva, za potrebe rada nazvanog Leas d.o.o. Sarajevo.

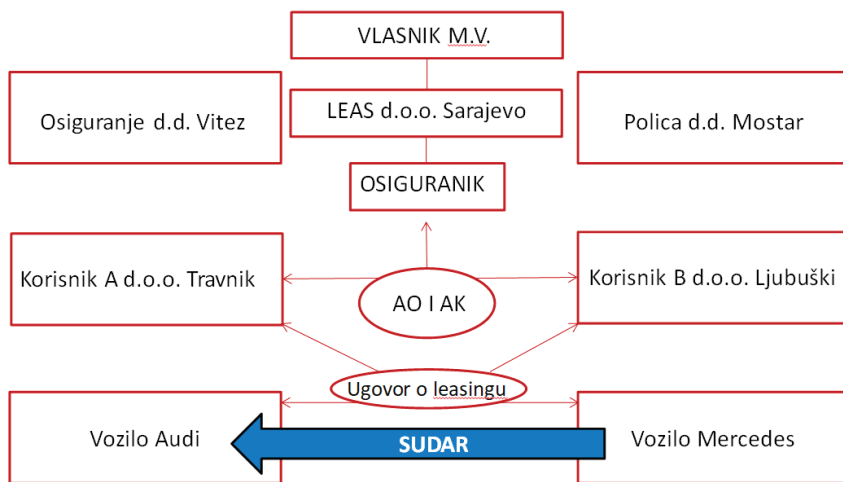
Korisnici vozila su dvije različite pravne osobe, Korisnik A d.o.o. Travnik i Korisnik B d.o.o. Ljubuški koje su svojim sredstvima nabavile ta dva vozila na leasing i u odnosu na Leas d.o.o. Sarajevo korisnici su leasinga. Korisnik A za svoje je vozilo marke audi kod osiguratelja Osiguranje d.d. Vitez ugovorio AO osiguranje te kasko osiguranje (AK) koje je obvezan ugovoriti na temelju ugovora o leasingu iako je inače riječ o dobrovoljnom osiguranju. Obje vrste osiguranja ugovorio je i Korisnik B za vozilo marke mercedes kod osiguratelja Polica d.d. Mostar. Korisnik A i Korisnik B uredno ispunjavaju sve svoje obveze, svatko iz svojeg ugovora o leasingu i ugovora o osiguranju kao ugovaratelji AO i AK.

⁴⁷ RADIONOV, N., PADOVAN A. V., *op. cit.*, str. 1053.

⁴⁸ ĆURKOVIĆ, M., Odgovornost osiguratelja za štetu na temelju obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti, Hrvatska pravna revija, vol. 4, br. 12, Zagreb, 2004., str. 28.

Nakon nastupanja osiguranog slučaja, odnosno nastanka štetnog događaja, korisnik vozila marke audi, tj. Korisnik A podnosi zahtjev osiguratelju Polica d.d. Mostar kao odgovornom AO osiguratelju za naknadu štete na vozilu prouzročenu prometnom nezgodom skrivljenom od vozača vozila mercedes (Korisnika B). Osiguratelj Polica d.d. Mostar odbija platiti štetu na vozilu oslanjajući se na isključenje iz osiguranja predviđeno uobičajenom odredbom koju sadrže opći uvjeti svih osiguratelja, a sukladno zakonskim odredbama, kako je i objašnjeno prethodno na temelju činjenice da je vlasnik oba vozila isto leasing društvo Leas d.o.o. Sarajevo. Šetnik i oštećenik, kao i osiguranik svih gore spomenutih polica osiguranja sklopljenih za oba vozila je isti, a to je u ovome primjeru leasing društvo Leas d.o.o. Sarajevo.

Ovi opisani odnosi u slučaju „AO leasing - leasing“ mogu se slikovito prikazati na sljedeći način:



Tablica 1. - grafički prikaz „AO leasing-leasing“

Najvažnije pitanje na koje ovdje treba odgovoriti odnosi se na položaj Korisnika A i Korisnika B kao korisnike leasinga i ugovaratelje polica osiguranja u tom odnosu, odnosno koja su zapravo njihova prava u predmetnoj situaciji?

Korisnik leasinga - Korisnik A nakon sudara, na temelju ugovora o leasingu u obvezi je redovito plaćati leasing naknadu, bez obzira na svoju nemogućnost korištenja vozila marke audi zbog nesreće koju ničim nije skrivio. Naime, prema uobičajenim uvjetima domaćih leasing društava (o kojoj god vrsti leasinga da se radi) korisnik leasinga snosi potpuni rizik oštećenja i gubitka vozila koje koristi na temelju leasinga.

Njemu stoga ne preostaje drugo nego naknadu štete na vozilu ostvariti iz svoga kasko osiguranja. Posljedično, takva bi isplata štete iz kasko osiguranja mogla povući za sobom primjenu standardnih osigurateljnih pravila i prakse o *malusu*.⁴⁹ To znači da bi korisnik leasinga - Korisnik A, koji snosi sve troškove osiguranja za vozilo audi, u idućoj osigurateljnoj godini mogao biti kažnjen porastom premije kasko osiguranja. Dakle, veliki teret povezanih materijalnih troškova pada na Korisnika A bez obzira na činjenicu da štetu uopće nije skrivio, dok je krivac za štetu poznat i regularno osiguran od automobilske odgovornosti.

S druge strane, korisnik vozila mercedes, tj. Korisnik B iz ovoga praktičnog primjera, koji uredno ispunjava sve svoje obveze iz propisno ugovorenog AO osiguranja, ima sasvim opravdano očekivanje i trebao bi se moći pouzdati u to da će njegov osiguratelj Polica d.d. Mostar umjesto njega pokriti štetu koju u prometnoj nezgodi bilo koji ovlašteni vozač njegova vozila marke mercedes počini na drugom vozilu, pa tako i vozilu marke audi iz ovoga primjera.

Kako AO osiguranje osiguratelja Polica d.d. Mostar u opisanoj situaciji zbog navedenog isključenja ne pokriva štetu na vozilu marke audi, vozač mercedesa kao osoba odgovorna za štetu (štetnik) na temelju općih građanskopravnih odredbi o naknadi štete ostaje bez osigurateljne zaštite i izložen riziku potencijalnog odštetnog (regresnog) zahtjeva kasko osiguratelja Osiguranje d.d. Vitez koji je štetu isplatio po kasko osiguranju, a na temelju činjenice da njegov osiguranik nije odgovoran za štetu na svom vozilu.

4.2.2. Zastupljenost leasing vozila i polica osiguranja leasing vozila na tržištu Federacije BiH

Kako bi se shvatio značaj nastojanja zaštite korisnika leasinga i njihova uključivanja u krug trećih osoba, analizirana je zastupljenost vozila u vlasništvu leasing društava u Federaciji BiH. Prikazan je opseg sudjelovanja takvih vozila na tržištu osiguranja FBiH te su u tri tabele predstavljeni i sumirani podatci koji pokazuju udio registriranih motornih vozila u 2023., a koja se nalaze u vlasništvu leasing društava na području FBiH.⁵⁰

Zastupljenost korisnika leasinga prikazana je po pojedinim leasing društvima/grupacijama, a po parametrima broja polica osiguranja (koji se za potrebe ove analize uzima kao broj korisnika leasing vozila) i ukupne premije. Prva tablica predstavlja podatke na osnovi datih jedinstvenih identifikacijskih brojeva (JIB; u nastavku: ID broj) osiguranika te daje prikaz zastupljenosti fizičkih osoba kao korisnika leasinga.

⁴⁹ Malus je doplatka na premiju osiguranja zbog nastalih šteta iz ugovora o osiguranju, tj. police osiguranja u proteklom razdoblju, a koje se obračunava po premijskom sustavu XAO kod sljedeće obnove police osiguranja od automobilske odgovornosti.

⁵⁰ Za potrebe ovoga istraživanja podatke ustupila Agencija za nadzor osiguranja FBiH.

Druga tablica predstavlja podatke na osnovi ID broja posrednika uz isključenje zadanih ID brojeva osiguranika te se tako došlo do broja zastupljenih pravnih osoba u svojstvu korisnika leasinga (pod pretpostavkom da navedeni zastupnici rade isključivo AO police vezane za leasing). Treća tablica je prikaz zbroja (sume) podataka prezentiranih u prve dvije tabele te se ovakvom metodom izračuna i statističke analize došlo do broja od 5.229 polica osiguranja, odnosno vozila u vlasništvu leasing društava. Jedno od prikazanih leasing društava/grupacija ima više od tri tisuće vozila datih u leasing što samo za to leasing društvo ukazuje na veliku zastupljenost i vjerojatnošću nastupanja brojnih slučajeva koji su u ovom radu definirani kao „AO leasing-leasing“.

2023. godina - fizičke osobe korisnici leasinga

ID Osiguranika	Broj polica	Iznos premije AO
PORSCHE LEASING D.O.O.	2.394	1.361.498
RAIFFEISEN LEASING D.O.O.	631	345.146
SPARKASSE LEASING D.O.O.	387	283.982
UNICREDIT BANK D.D.	189	109.817
Grand Total	3.601	2.100.443

Tablica 2. - zastupljenost fizičkih osoba korisnika leasinga

2023. godina - pravne osobe korisnici leasinga

ID posrednika	Broj polica	Iznos premije AO
RAIFFEISEN LEASING D.O.O.	717	447.528
SPARKASSE LEASING D.O.O.	264	129.265
PORSCHE LEASING D.O.O.	647	356.858
Grand Total	1.628	933.651

Tablica 3. - zastupljenost pravnih osoba korisnika leasinga

2023. - SUM

ID Osiguranika	Broj polica	Iznos premije AO
PORSCHE LEASING D.O.O.	3.041	1.718.356
RAIFFEISEN LEASING DOO	1.348	792.674
SPARKASSE LEASING D.O.O.	651	413.248
UNICREDIT BANK D.D.	189	109.817
Grand Total	5.229	3.034.094

Tablica 4. - ukupna zastupljenost leasing vozila na tržištu FBiH

4.2.3. *Opravedanost potrebe reguliranja posebnog statusa korisnika leasing vozila u osiguranju od autoodgovornosti*

Odnos leasing društava prema vozilima koja su predmet leasinga je specifičan i ne može se direktno usporediti s odnosima rent-a-car društava ili prijevoznika koji posjeduju veći broj vozila (flotu). Rent-a-car društva, iako iznajmljuju vozila različitim korisnicima, u pravilu iznajmljuju kratkotrajno te zadržavaju kontrolu nad svojim vozilima, brinu se o njihovu održavanju i koriste ih kao vlasnici. Slično je i s prijevoznicima koji posjeduju više vozila. Stoga ne bi bilo u skladu s namjenom AO osiguranja da se pokrivaju štete na vozilima istoga vlasnika te bi takve štete trebale biti zaštićene kasko osiguranjem.

Za razliku od rent-a-car i prijevoznčkih društava, leasing društva obično prenose većinu svojih vlasničkih prava i obveza na korisnike leasinga. Svrha leasinga je financiranje nabave vozila za korisnika leasinga. Iako je davatelj leasinga formalni vlasnik vozila, korisnik leasinga smatra se ekonomskim vlasnikom. Vlasništvo nad vozilom u leasingu za davatelja leasinga služi prvenstveno kao osiguranje za naplatu svojih potraživanja prema korisniku leasinga.⁵¹

Na domaćem tržištu razvijeni su standardni opći uvjeti leasing društava koja prenose sve obveze održavanja, tehničkog pregleda, registracije, popravaka i dr. na korisnika leasinga, uz prijenos svih rizika oštećenja i gubitka vozila, kao i rizika nemogućnosti korištenja vozila iz bilo kojeg razloga. Također, opći uvjeti leasinga predviđaju pravo davatelja leasinga da raskine ugovor u slučaju potpune štete na vozilu, pri čemu korisnik leasinga odmah mora podmiriti sve preostale obveze iz ugovora. Zbog toga, korisnik leasinga ima ključni osigurani interes u vezi s osiguranjem od autoodgovornosti jer je on nositelj rizika oštećenja i gubitka vozila te odgovornosti za štetu koju vozilo može prouzročiti trećima. Leasing društvo, iako formalni vlasnik vozila, ima samo sekundarni osigurani interes koji se aktivira ako korisnik leasinga ne ispunjava svoje obveze iz ugovora.

5. Usporedno-pravna normativna rješenja

Propisi Europske unije kojima se regulira građansko-pravna odgovornost za štetu prema trećima po osnovi uporabe motornog vozila obuhvaćaju šest direktiva, od kojih Šesta⁵² predstavlja kodifikaciju prethodnih pet.⁵³ Šesta direktiva je također do-

⁵¹ RADIONOV, N., PADOVAN A. V., *op. cit.*, str. 1061.

⁵² Directive 2009/103/EC of the European Parliament and of 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 insure against such liability (Codified version) (Text with EEA relevance), OJ L 263, 7. 10. 2009., p. 11-31.

⁵³ Council Directive 72/166/EEC of 24 April 1972 on the approximation of the laws of Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, and to the enforcement of the obligation to insure against such liability, Second Council Directive 84/5/EEC of

punjena 2021.⁵⁴ Ove direktive, kao sekundarni izvori prava EU, u materiji obveznog osiguranja u prometu doprinijele su uspostavljanju sustava osiguranja koji žrtvama prometnih nezgoda jamči osigurateljno pokriće koje se u većoj mjeri ne razlikuje od države do države.⁵⁵ Međutim, specifičnost EU direktiva u pogledu materije koja je predmet ovoga rada, jest u tome što one ne definiraju niti pozitivnim niti negativnim određenjem krug trećih osoba.⁵⁶ Umjesto sveobuhvatnog određenja, proklamiraju opće načelo prema kojemu se zaštita treba pružiti što širem krugu trećih osoba. Iz navedenog proizlazi da se određenje kruga trećih osoba prepušta nacionalnom zakonodavstvu, tako da svaka država članica sama određuje osobe koje se po osnovi AO smatraju trećim osobama i imaju pravo na naknadu štete.

Sve donedavno šteta na vozilu koju je pretrpio vozač korisnik leasinga krivnjom drugoga vozača, a koji je upravljao vozilom koje je u leasingu kod istog leasing društva, nije bila pokrivena obveznim osiguranjem od automobilske odgovornosti ni u Republici Hrvatskoj. Obrazloženje takva rješavanja sporne situacije pravdalo se naravno činjenicom da su oba vozila u istom vlasništvu, a da nitko ne može odgovarati sam sebi za štetu koju sam uzrokuje. Dakle, osoba koja je imala vozilo u leasingu nije bila treća osoba, jer je vlasnik i njegova i štetnikova vozila isti - isto leasing društvo. Međutim, nakon prilično duge rasprave o toj temi, koja se ticala velikog broja osoba koje su nabavljale vozila u leasing društvima i koje su ostajale bez naknade štete pretrpljene od drugoga, zakonodavac je donio izmjene 2013. Ovim izmjenama dopunjen je članak 22. Zakona o obveznim osiguranjima u prometu RH⁵⁷ (ZOOP RH) novim stavkom 10.⁵⁸ prema kojemu se trećom osobom smatra i korisnik (primatelj) leasinga koji je ugovaratelj osiguranja i korisnik vozila, a nije odgovoran za

30 December 1983 on the approximation of the laws of the Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, Third Council Directive 90/232/EEC of 14 May 1990 on the approximation of the laws of the Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, Directive 2000/26/EC of the European Parliament and of the Council of 16 May 2000. on the approximation of the laws of the Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles (Fourth motor insurance Directive) and Directive 2000/26/EC of the European Parliament and of the Council relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles.

⁵⁴ Directive (EU) 2021/2118 of the European Parliament and of the Council of 24 November 2021 amending Directive 2009/103/EC relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, and the enforcement of the obligation to insure against such liability (Text with EEA relevance), OJ L 430, 2. 12. 2021., p. 1-23.

⁵⁵ PAK, J., *Pravo osiguranja*, Univerzitet Singidunum, Beograd, 2011., str. 106.

⁵⁶ Izuzev pozitivnog definiranja određene kategorije oštećenika kao trećih osoba poput primjerice srodnika osiguranika (Druga direktiva) te biciklista i pješaka (preporuka Pete direktive). Isto tako: *Ibid.*, str. 111, 122.

⁵⁷ Zakon o obveznim osiguranjima u prometu (*Narodne novine Republike Hrvatske*, br. 151/05., 36/09., 75/09., 76/13., 152/14. i 155/23).

⁵⁸ „Trećom osobom ... smatra se i primatelj leasinga koji je ugovaratelj osiguranja i korisnik vozila, a nije odgovoran za prometnu nesreću u kojoj mu je prouzročena šteta od vozila istoga davatelja leasinga.“

prometnu nesreću u kojoj mu je prouzročena šteta od vozila u formalnom vlasništvu istoga davatelja leasinga. Izmjenama i dopunama ZOOP-a RH krajem 2023. dodatno je dopunjena ova odredba tako da je njome u krug trećih osoba uključen i davatelj leasinga.⁵⁹ Rezultat je to vjerojatno prakse i sudskih odluka⁶⁰ koje su u stručnoj javnosti ocijenjene nepravičnima, a i nastojanja hrvatskoga zakonodavca da sukladno europskoj proklamaciji proširenja kruga trećih osoba i davatelje leasinga uključi u taj krug. U izmijenjenom članku 22. ZOOP-a RH izostavljen je i raniji uvjet vezan za korisnika leasinga prema kojemu je on morao biti ugovaratelj osiguranja i korisnik vozila da bi ostvario pravo na naknadu štete.

Hrvatsko rješenje slučaja „AO leasing leasing“, koje je rezultiralo posljednjim dvjema izmjenama i dopunama ZOOP-a RH, nije izolirano rješenje u EU. Takva rješenja, uz manje ili veće specifičnosti, imaju i Češka, Mađarska, Slovačka, Austrija, Poljska i dr.⁶¹ Slovenija primjerice, svojim zakonom⁶² ne propisuje ovakvo rješenje, odnosno ne regulira izuzeće korisnika leasinga od isključenja iz kruga trećih osoba.

Naše susjedne zemlje nečlanice EU-a, imaju manje-više rješenja slična bosansko-hercegovačkim zakonima. Naime, mjerodavni zakon Srbije⁶³ iz kruga trećih osoba isključuje vlasnike, ali u odredbi članka 21. ne propisuje izričito izuzeće i korisnika vozila. Slijedeći takvo normativno uređenje moglo bi se zaključiti da u Srbiji također može postojati problem kojega analiziramo u ovome radu s obzirom na davatelja leasinga kao vlasnika vozila. Crnogorski zakon⁶⁴ uz vlasnika vozila iz kruga trećih osoba izričito isključuje suvlasnike, korisnike, a u određenju isključenja koristi i pojam ovlaštenoga držatelja vozila (čl. 30.).

Dakle, analizom usporednoga zakonodavstva može se zaključiti kako je tendencija proširenja kruga trećih osoba na korisnike (i davatelje) leasinga karakteristika

⁵⁹ Odredba izmijenjenog članka 22. stavak 2. ZOOP-a RH u krug trećih osoba izričito uključuje i davatelja leasinga, odnosno glasi: „Trećom osobom....smatraju se i primatelj leasinga i davatelj leasinga koji nisu odgovorni za štetu koja im je prouzročena drugim vozilom u vlasništvu tog davatelja leasinga pri njegovoj upotrebi od strane drugog primatelja leasinga.“ Dakle, pravo naknade štete iz osnove AO ima pod propisanim uvjetima i davatelj leasinga iako prema vozilima uključenim u nezgodu ima ulogu titulara prava vlasništva.

⁶⁰ Primjerice, Odluka Visokog trgovačkog suda RH u Zagrebu, kojom je potvrđena presuda Trgovačkog suda u Rijeci, poslovni broj: P-265/2023-6 od 18. rujna 2023., a kojom se odbija žalba tužitelja i u obrazloženju, između ostalog, navodi: „19. To iz razloga što je ... leasing d.o.o. vlasnik oba vozila koja su sudjelovala u štetnom događaju, pa se ne može smatrati trećom osobom. Isto tako, ne može se smatrati da je šteta nastala trećoj osobi u smislu odredbe čl. 22. st. 10. ZOOP-a jer tužitelj naknadu nije isplatio primatelju leasinga (...), već ju je nesporno isplatio vlasniku vozila i davatelju leasinga, koji se u smislu odredbe čl. 22. st. 10. ZOOP-a ne smatra trećom osobom.“

⁶¹ Više vidi: RADIONOV, N., PADOVAN A. V., *op. cit.*, str. 1068-1071.

⁶² Zakon o obveznih zavarovanjih v prometu (*Uradni list Republike Slovenije*, št. 93/07. - uradno prečišćeno besedilo, 40/12-ZUJF, 33/16-PZ-F, 41/17-PZ-G i 45/24).

⁶³ Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju (*Službeni glasnik Republike Srbije*, br. 51/2009., 78/2011., 101/2011., 93/2012. i 7/2013. - odluka US).

⁶⁴ Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju (*Službeni list Crne Gore*, br. 44/2012.).

zakonodavstava koja se temelje na propisima EU, pa bi u kontekstu pripreme Bosne i Hercegovine za članstvo u EU bilo potrebno u tome opsegu i sadržaju uskladiti propise u području obveznog osiguranja od autoodgovornosti.

6. Zaključak

Svrha obveznog osiguranja od autoodgovornosti jest pružiti zaštitu trećim osobama od štete koju bi mogle pretrpjeti u prometnim nezgodama. U Bosni i Hercegovini iz kruga trećih osoba, između ostalih, isključeni su vlasnik, suvlasnik i korisnik motor-noga vozila za štetu na stvarima. Ovakvo zakonsko isključenje sasvim je razložno i usklađeno s ciljem i svrhom osiguranja od odgovornosti prema trećima. Međutim, problematika koja je iznesena u radu odnosi se na domaće normativno rješenje po kojemu su iz kruga trećih osoba isključeni i različiti korisnici vozila uzetog na leasing kod istog leasing društva.

Bez obzira o kojoj vrsti leasinga se radi, upisani i registrirani vlasnik vozila je leasing društvo. Međutim, korisnik vozila je u pravilu onaj koji je naručitelj toga vozila i koji ga koristi dugotrajno u potpunom posjedu te kod operativnog leasinga po isteku ugovora stječe i pravo vlasništva. Leasing društvo iako stvarni titular vlasništva, zapravo je financijer, a posjed kojega korisnik leasinga ima nad vozilom, odgovara u značajnoj mjeri pravu vlasništva. Stoga je nepravedno zakonsko rješenje iz kojega proizlazi da su dva različita korisnika leasinga kod istog leasing društva isključena iz kruga trećih osoba po osnovi obveznog osiguranja od autoodgovornosti. Smatramo da je u tome pravcu nužno normirati izuzetak ovoga isključenja za „AO leasing-leasing“, odnosno normirati ovu situaciju po uzoru na druga zakonodavstva. Takvo rješenje bilo bi pravično, logično i usklađeno s tendencijama modernoga prava, propisima Europske unije te osnovnom svrhom osiguranja od autoodgovornosti.

Po uzoru na zakonodavstvo Republike Hrvatske kao susjedne članice EU, članak 22. ZOOP-a i članak 21. ZOOS-a mogli bi se dopuniti novim stavkom 8. koji bi glasio: „Trećom osobom iz stavka 1. ovoga članka smatraju se i davatelj i korisnik leasinga koji nisu odgovorni za štetu koja im je prouzročena drugim vozilom u vlasništvu tog davatelja leasinga pri njegovoj upotrebi od strane drugog korisnika leasinga.“ Naime, iz analize postojećih zakonskih rješenja u BiH, jasno proizlazi da su neosnovano iz kruga trećih osoba isključeni davatelj i korisnik leasinga u slučaju kada dođe do prometne nezgode u kojoj sudjeluju dva vozila u vlasništvu istog leasing društva, a različitih korisnika leasinga. Iako korisnik leasinga nije formalni vlasnik vozila, ugovorom o leasingu preuzima rizik oštećenja i gubitka vozila. Prema tome, korisnik leasinga treba imati pravo na naknadu štete iz osiguranja autoodgovornosti štetnika, jer snosi stvarnu štetu zbog oštećenja vozila i nemogućnosti njegova korištenja. Osim korisnika leasinga, koji nije odgovoran za štetu, u krug trećih osoba trebalo bi

uključiti i davatelja leasinga koji također nije odgovoran za štetu koja je prouzročena drugim vozilom u vlasništvu davatelja leasinga, a kada je prouzrokovana uporabom vozila od strane drugog korisnika leasinga, dakle u situaciji „AO leasing-leasing“. U ovakvoj situaciji postavlja se logično pitanje je li opravdano isključenje vlasnika iz kruga trećih osoba obrazloženjem da vlasnik ne može sam sebi odgovarati za štetu. Svrha predloženih zakonskih izmjena i dopuna je jasno prepoznavanje, kvalifikacija i zaštita interesa davatelja, a posebice korisnika leasinga. Vlasništvo nad leasing vozilima treba shvatiti i tretirati kao posebnu formalnu kategoriju vlasništva, izuzimanjem kojega iz standarda isključenja iz kruga trećih osoba se ne bi narušila niti ugrozila svrha i cilj obveznog osiguranja od autoodgovornosti. Ako se još uzme u obzir da je tendencija suvremenih zakonodavstava proširiti krug trećih osoba, onda predložena izmjena dodatno doprinosi zaštiti oštećenih osoba u prometnim nezgodama.

EXCLUSION FROM THE SCOPE OF THIRD-PARTY USERS OF VEHICLES OWNED BY THE SAME LEASING COMPANY ON THE BASIS OF AUTO LIABILITY INSURANCE

Summary: *Compulsory traffic insurance has a special significance in the insurance system, and given the number of motor vehicles in modern society, auto liability insurance has a great scope of representation. The owners of the vehicle have the obligation to take out a car liability insurance policy and legal entities, including leasing companies, can be found in the role of owners. In this type of insurance the determination of third parties who have the right to compensation on the basis of the insurance, or the normative regulation of exclusion from the scope of third parties, is particularly important. In Bosnia and Herzegovina, owners, co-owners and users of the vehicle that caused the damage are excluded from the scope of third parties, which is in line with the purpose of auto liability insurance. However, leasing companies appear on the insurance market as the owners of a large number of vehicles that are in long-term possession and used by lessors. By defining the problem of „AO leasing-leasing“ through normative and statistical analysis and practical examples, the authors point out the unjustification of exclusion from the third-party users of vehicles owned by the same leasing company based on the contract on compulsory auto liability insurance. The authors justify with clear arguments their opinion and suggestion, based on the normative solutions of other countries, from which it follows that such an exclusion is not aligned with the aim and purpose of mandatory auto liability insurance. Therefore, the authors conclude by proposing specific amendments to the relevant legislation in Bosnia and Herzegovina, which are considered necessary and justified.*

Key words: *compulsory traffic insurance, auto liability insurance, third party, exclusion, lessee and lessor, vehicle owner and user*