

NAPOMENE UZ ODREDBE ZAKONA O OBVEZNYM ODNOSIMA O ODGOVORNOSTI ZA ŠTETE IZAZVANE MOTORNIM VOZILOM U POGONU

Dr. sc. Ivo Grbin *

UDK 347.518

368.212

Prethodno znanstveno priopćenje

Već odavno je pažnja zakonodavca na području današnje Republike Hrvatske (a i drugdje u svijetu) usmjerena na reguliranje odgovornosti za štete izazvane motornim vozilima u pogonu. Propisi o tome su se mijenjali, a sada je ta materija uređena odredbama čl. 1068. do 1072. ZOO iz 2005.

U napisu se ukazuje na najvažnije posebnosti odredaba ZOO o odgovornosti za štete izazvane motornim vozilima u pogonu te na neke probleme koje one mogu izazvati. Ono što je značajno za te odredbe je da su one, iako propisuju razne vrste odštetne odgovornosti, smještene među pravila o odgovornosti za štete od opasne djelatnosti. Druga važna značajka tih odredaba je da one daju vlastite definicije niza pojmova kojima se bave.

Nakon uvodnog dijela se u napisu izlaže: polje primjene odredaba ZOO o odgovornosti za štete izazvane motornim vozilima; odgovornost za štetu trećima; te međusobna odštetna odgovornost vlasnika motornih vozila.

Posebna je pozornost posvećena analizi definicija pojedinih pojmova sadržanih u navedenim zakonskim odredbama (motorno vozilo, prikolica, motorno vozilo u pogonu, neovlašteni korisnik motornog vozila, oštećenici koji se ne smatraju trećim osobama).

Ukazano je na više nejasnoća koje mogu izazvati poteškoće u primjeni zakonskih odredaba, a dovedena je u pitanje potreba da se vlasnici motornih vozila kao štetnici odnosno oštećenici glede međusobnih odštetnih zahtjeva izdvajaju kao posebna kategorija subjekata odštetnopravnih odnosa.

Ključne riječi: Zakon o obveznim odnosima, odgovornost za štetu izazvanu motornim vozilom u pogonu, odgovornost za štetu trećima, međusobna odštetna odgovornost vlasnika motornih vozila

* Dr. sc. Ivo Grbin, sudac Vrhovnog suda Republike Hrvatske u mirovini

I. UVOD

Danas je svakome jasno kolike se opasnosti kriju u sve većoj uporabi raznih dostignuća tehnike, a posebice motornih vozila. Motorna su vozila sve snažnija i brža a njihov je broj sve veći. Bez njih se ne bi mogao zamisliti ni svakodnevni život modernog čovjeka, a da se i ne govori o tome što ona znače u gospodarstvu svake države. Njihovo korištenje je, dakle, prijeko potrebno pa jedino što treba nastojati jest na što manju mjeru svesti njegove štetne posljedice. To se uz ostalo nastoji postići donošenjem sve strožih prometnih propisa, izgradnjom cesta prilagođenih suvremenim motornim vozilima, educiranjem građana a osobito vozača i sl. Usprkos svemu tome broj prometnih nesreća raste, što na području građanskog prava nameće niz pitanja vezanih na odgovornost za štete koje su njima izazvane.

Ono što nas može impresionirati je činjenica da su mnoge države još početkom dvadesetog stoljeća, dakle u vrijeme kad je motorizacija bila gotovo u povojima, ocijenile da u vezi s odgovornošću za štete izazvane motornim vozilima postoje takve osobitosti da ju je potrebno urediti posebnim zakonom¹. Jedna od tih država bila je i Austrija koja je 1908. godine donijela Zakon o jamčenju za štete prouzročene motornim vozilima (u daljnjem tekstu: Zakon o jamčenju). Taj je zakon i za nas od važnosti, jer se on na području današnje Republike Hrvatske kao pravna pravila primjenjivao sve do 1. listopada 1978.

Regulirajući obvezne odnose bivša SFRJ nije donijela posebni zakon koji bi se odnosio na odgovornost za štete izazvane motornim vozilima, već je smatrala dovoljnim da toj problematici posveti jedan jedini, inače nejasni² članak 178. Zakona o obveznim odnosima (Službeni list SFRJ br. 29/78, 39/85, 46/85, 45/89 i 57/89). Taj je zakon, zajedno s njegovim člankom 178., Republika Hrvatska preuzela kao svoj zakon (Narodne novine br. 53/91, 73/91, 111/93, 3/94, 7796, 91/96, 112/99 i 88/01 - u daljnjem tekstu ZOO/91). Ako se već htjelo na poseban način urediti odgovornost za štete izazvane motornim vozilima, trebalo je tome posvetiti dužnu pozornost, a ovako se

¹ Koje su države donijele takve posebne zakone, v. u Rucner, I., *Naknada štete prouzročene pogonom motornih vozila*, Zagreb, 1959. (u daljnjem tekstu: Rucner I.), str. 5.

² O tome v. Klarić, *Odgovornost u slučaju nezgode izazvane motornim vozilom u pokretu*, u časopisu *Naša zakonitost*, Zagreb, br. 9-10/87 (u daljnjem tekstu: Klarić), str. 1058 i sl.; te Stanišić, *Odgovornost za štete u slučaju nezgode izazvane motornim vozilom u pokretu*, u časopisu *Osiguranje*, Zagreb, br. 11/04 (u daljnjem tekstu: Stanišić), str. 29.

sve svelo na četiri nerazumljiva stavka jednog zakonskog članka. U njemu su predviđene različite vrste odštetne odgovornosti, ali je on usprkos tome smješten među zakonske odredbe o odgovornosti za štete od opasne stvari ili opasne djelatnosti, koja je odgovornost objektivna.

Novi Zakon o obveznim odnosima (Narodne novine broj 35/05 - u daljnjem tekstu - ZOO) detaljnije je razradio materiju odgovornosti za štete izazvane motornim vozilima, i to u pet članaka (1068. do 1072.). I on je za te štete propisao razne vrste odgovornosti, ali je kao i ZOO/91 svoje spomenute članke smjestio među odredbe o odgovornosti za štete od opasne stvari ili opasne djelatnosti.

Nijedan od zakona koji su se primjenjivali ili se primjenjuju na području Hrvatske³ ne sadržava, što je posve razumljivo i opravdano, cjelovite odredbe o odgovornosti za štete izazvane motornim vozilima, već samo one što se odnose na materiju za koju je zakonodavac smatrao da ju je potrebno na poseban način urediti, dok se glede ostalih pitanja i tu primjenjuju odgovarajuće opće odredbe odštetnog prava.

Ono što je, međutim, značajka odredaba ZOO-a o odgovornosti za štete izazvane motornim vozilima jest da one, za razliku od odredaba Zakona o jamčenju i ZOO/91, u nizu slučajeva daju vlastitu definiciju pojmova kojima se koriste. To je pohvalno, ali krije u sebi opasnost da te definicije budu nejasne i neprecizne.

Cilj ovog napisa nije u detalje izložiti problematiku odgovornosti za štete izazvane motornim vozilima, već želim upozoriti na najvažnije posebnosti odredaba ZOO-a o toj odgovornosti i upozoriti na neke probleme koje one mogu izazvati. U nastavku bit će riječi o: polju primjene odredaba ZOO-a o odgovornosti za štete izazvane motornim vozilima, odgovornosti za štetu trećima i međusobnim zahtjevima vlasnika motornih vozila.

II. POLJE PRIMJENE ODREDABA ZOO-A O ODGOVORNOSTI ZA ŠTETE IZAZVANE MOTORNIM VOZILIMA

Iz naslova glave IX., odjeljka 1., odsjeka 4., točke 2. ZOO slijedi da se odredbe čl. 1068. do 1072. tog zakona primjenjuju kad je šteta izazvana motornim

³ Valja imati na umu da se i nakon stupanja na snagu ZOO-a tj. i nakon 1. siječnja 2006., odredbe ZOO/91 primjenjuju na obvezne odnose koji su nastali prije navedenog datuma (v. članak 1163. stavak 1. ZOO).

vozilom u pogonu. Tu formulaciju nikako se ne smije shvatiti u tom smislu da se samo motorno vozilo smatra štetnikom. Štetnik je uvijek neka fizička ili pravna osoba, a motorno vozilo samo je sredstvo kojim je učinjena štetna radnja koja je uvijek radnja nekog čovjeka. Prema tome, da bi se odštetna odgovornost prosuđivala prema odredbama čl. 1068. do 1072. ZOO, nužno je da se ispune dvije pretpostavke, i to: 1. šteta mora biti izazvana motornim vozilom; i 2. motorno vozilo mora biti u pogonu.

Ad 1.

Na prvi se pogled može činiti da je motorno vozilo pojam koji ne može izazivati bilo kakve nedoumice glede svoga sadržaja. To je možda točno u tehničkom, ali ne i u pravnom smislu. Motornih vozila ima toliko međusobno različitih vrsta da ih je vrlo teško sva staviti u isti koš. Zato zakoni koji reguliraju pojedinu materiju kadšto daju svoju suženu definiciju motornog vozila vodeći računa o problematici kojom se bave. Tu zapravo i nije riječ o pokušajima definiranja pojma motornog vozila, već o nastojanju da se odredi krug motornih vozila na koja se odgovarajući zakon odnosi. Tako npr. prema odredbi članka 2. stavka 1. točke 31. Zakona o sigurnosti prometa na cestama (Narodne novine broj 105/04), motorno vozilo je svako vozilo koje se pokreće snagom vlastitog motora, osim vozila koje se kreće po tračnicama. Istim riječima određuje pojam motornog vozila i Zakon o obveznim osiguranjima u prometu (Narodne novine broj 151/05) u članku 3. točki 10. Posebni problemi nastaju, međutim, kad neki zakon rabi izraz motorno vozilo ne propisujući što razumije pod tim pojmom, kao što je to bio slučaj s člankom 178. ZOO/91. Tada onaj tko primjenjuje takvu zakonsku odredbu dolazi u napast da se koristi definicijom danom u nekom zakonu koji uređuje posve drugu materiju, što može dovesti do nezadovoljavajućih rezultata.⁴ Zato neki zakoni koji uređuju odgovornost za štete izazvane motornim vozilima nastoje izbjeći nedoumice o tome što se smatra motornim vozilom. To se čini uglavnom na dva načina. Ponekad zakon doduše ne daje vlastitu definiciju tog pojma, ali upućuje na neke druge zakone koji je sadržavaju. Tako je to riješeno npr. u

⁴ O tom pitanju u vezi s primjenom članka 178. ZOO/91 v. npr. kod Klarića (str. 1064) te Stanišića (str. 31), pri čemu svaki od navedenih autora drugačije određuje sadržaj pojma motorno vozilo upotrijebljenog u spomenutoj zakonskoj odredbi.

austrijskom Zakonu o odgovornosti za željeznicu i motorna vozila iz 1959. godine koji upućuje na definiciju željeznice sadržanu u Zakonu o željeznici (§ 2. stavak 1.) a na definiciju motornog vozila sadržanu u Zakonu o motornim vozilima (§ 2. stavak 2.).⁵ Drugi je način da zakon koji regulira odgovornost za štete izazvane motornim vozilima sam određuje sadržaj pojma motorno vozilo. Tako je Zakon o jamčenju (§ 1. stavak 1.) bio propisao da se njegove odredbe odnose na vozila (motorna vozila) što se bez tračnica kreću javnim cestama i putovima elementarnom silom. Isto je učinio i ZOO (članak 1068. stavak 1.) propisavši da je motorno vozilo vozilo koje je namijenjeno da se snagom vlastitog motora kreće po površini zemlje na tračnicama ili bez njih. Jedini je kriterij za ocjenu je li riječ o motornom vozilu, dakle, da li se ono snagom vlastitog motora kreće po površini zemlje. S obzirom na to može se reći da se odredbe čl. 1068. do 1072. ZOO primjenjuje na ogroman broj različitih motornih vozila, pa se može postaviti pitanje je li baš svrhovito iste odredbe o odštetnoj odgovornosti primijeniti na sve moguće stvari kojima je jedina zajednička osobina da se snagom vlastitog motora kreću po površini zemlje. Za primjenu navedenih propisa nije odlučno kreće li se to vozilo po cesti ili po nekom drugom dijelu zemljine površine, kolika je njegova maksimalna brzina⁶ te obavlja li to motorno vozilo krećući se i neke druge radove, kao što je to slučaj s radnim strojevima. Čini se da su sa stajališta ZOO-a isti propisi mjerodavni kad je šteta izazvana automobilom ili pak invalidskim kolicima na motorni pogon.

Koja vozila ne ulaze u krug onih na koja se odnose odredbe čl. 1068. do 1072. ZOO? To su u prvom redu ona koja se ne kreću snagom vlastitog motora, kao npr. bicikli. Zatim tu spadaju ona vozila koja se doduše koriste snagom vlastitog motora, ali nisu namijenjena da se kreću po površini zemlje. Kretanje po površini zemlje pojam je koji može izazvati poteškoće u praksi,

⁵ Ipak, vodeći računa o tome da zakoni na koje upućuje ne uređuju materiju odgovornosti za štete izazvane željeznicom odnosno motornim vozilima, navedeni austrijski zakon sadržava i neke dodatne odredbe kojima pojam željeznice i motornog vozila nastoje definirati u skladu sa svojim potrebama.

⁶ Prema austrijskom Zakonu o odgovornosti za željeznicu i motorna vozila (§ 2. stavak 2.), njegove se odredbe ne primjenjuju na motorna vozila maksimalna brzina kojih ne prelazi 10 km/sat, dok se odredbe o odgovornosti za štete izazvane motornim vozilima njemačkog Zakona o prometu na cestama iz 1909. ne odnose na motorna vozila maksimalna brzina kojih ne prelazi 20 km/sat (§ 8. stavak 1.).

ali se treba nadati da će ona s njima izaći nakraj.⁷ Uzmimo kao primjer avion. Njegova osnovna namjena je da leti, tj. da se kreće u zračnom prostoru, pa se na nj dok se kreće zrakom zacijelo ne mogu primijeniti odredbe navedenih članaka ZOO-a. Avion, međutim, ima kotače koji su namijenjeni njegovu kretanju po površini zemlje. Primjenjuju li se te odredbe na odgovornost za štetu izazvanu avionom koji se snagom vlastitog motora kretao površinom zemlje, npr. po cesti? Negativni odgovor na to pitanje izražen u literaturi⁸ ne podržavam. Avion je motorno vozilo koje se kreće, i to relativno često, po površini zemlje, pa dok se tako kreće, on u cijelosti odgovara pojmu motornog vozila iz članka 1068. stavka 1. ZOO. Na isti je način to pitanje riješeno u pomorskom pravu. Naime, prema odredbi članka 809. stavka 1. Pomorskog zakonika (Narodne novine broj 181/04), njegove odredbe o izvanugovornoj odštetnoj odgovornosti primjenjuju se ne samo na sve plovne objekte već i na hidroavion na vodi. Hidroavion je također prvenstveno namijenjen kretanju u zračnom prostoru, ali dok se kreće na vodi, on, što se tiče odgovornosti za štetu, ima jednak položaj kao i plovila. Daljnja pitanja nameće okolnost da se površina zemlje sastoji od dva dijela, i to kopnenog i vodenog. Primjenjuju li se odredbe čl. 1068. do 1072. ZOO i na razne plovne objekte na motorni pogon koji se kreću po površini vode? Čini mi se da se one, barem kad se radi o tim objektima koji plove površinom mora, ne primjenjuju. ZOO sadržava, naime, opće odredbe o odštetnoj odgovornosti, pa se one ne odnose na odštetnu odgovornost koja je uređena posebnim zakonima. Pomorski zakonik (čl. 808. do 823.) ima posebne odredbe o izvanugovornoj odgovornosti za štetu, a osobito i o onoj koja je posljedica sudara brodova (čl. 748. do 759.), koje se primjenjuju na sve plovne objekte (čl. 748. i 809. stavak 1.), tako da je glede toga primjena spomenutih odredaba ZOO-a isključena.

Prema odredbi članka 1068. stavka 2. ZOO, sastavnim dijelom motornog vozila smatra se i s njime povezana prikolica. Pri tome nije pojašnjeno što se smatra prikolicom. Naoko može se činiti da tu nije ni potrebno neko pojašnjenje, ali tome nije tako. Definiciju pojma prikolica daje Zakon o sigurnosti prometa na cestama. U vezi s time on se služi sljedećim izrazima (članak 2. stavak 1. t. 48. do 50.):

⁷ Valja se npr. nadati da u judikaturi ne će npr. biti zauzeto stajalište da vožnja automobila kroz tunel nije kretanje po površini zemlje.

⁸ Sessa, Novine glede uređenja odgovornosti za štetu izazvanu motornim vozilom u pokretu, u: zborniku Ugovor o osiguranju prema novom ZOO, Zagreb, 2005. (u daljnjem tekstu: Sessa), str. 154.

- "*priključno vozilo*" je vozilo namijenjeno da ga vuče motorno vozilo, bilo da je konstruirano kao prikolica ili poluprikolica,
- "*prikolica*" je priključno vozilo konstruirano tako da ukupnu masu preko svojih osovina prenosi na kolnik,
- "*poluprikolica*" je priključno vozilo bez prednje osovine, konstruirano tako da dio ukupne mase prenosi na vučno vozilo preko svojega prednjeg dijela kojim se oslanja na vučno vozilo,
- "*laka prikolica*" je priključno vozilo čija najveća dopuštena masa nije veća od 750 kg.

Kao što se iz navedenog vidi, prikolica je su smislu Zakona o sigurnosti prometa na cestama samo jedna od vrsta priključnog vozila. Teško je zamisliti da je ZOO u članku 1068. stavku 2. želio isključiti njegovu primjenu onda kad je s motornim vozilo povezana poluprikolica odnosno laka prikolica. Očito je riječ o tome da se pri redigiranju te zakonske odredbe nije vodilo računa o terminologiji kojom se koristi Zakon o sigurnosti prometa na cestama, tako da izraz prikolica iz članka 1068. stavka 2. ZOO treba tumačiti kao pojam priključno vozilo iz članka 2. stavka 1. točke 48. Zakona o sigurnosti prometa na cestama.⁹

Ad 2.

Posebne odredbe o odgovornosti za štete izazvane motornim vozilima unesene su u ZOO zato što se motorno vozilo smatra opasnom stvari. ZOO doduše ne daje vlastitu definiciju pojma opasna stvar, no u sudskoj se praksi (VS, Rev - 849/83 od 3.11.1963. - PSP 25/62) ona opisuje kao stvar koja po svojoj namjeni, osobinama, položaju, mjestu i načinu uporabe ili na drugi način predstavlja povećanu opasnost štete za okolinu pa je zbog toga treba nadzirati povećanom pažnjom. S obzirom na to ne može se reći da je motorno vozilo zbog samog svog postojanja opasno. Kad je npr. automobil smješten u garaži, on ne predstavlja povećanu opasnost štete za okolinu. Ono što motorno vozilo čini opasnom stvari jest način njegove uporabe. Namjena motornog vozila u prvom je redu da se kreće, a u takvom stanju zaista ga ni uz najbolju

⁹ Takva pogreška nije učinjena u Zakonu o obveznim osiguranjima u prometu koji se u članku 3. točki 11. koristi izrazom priključno vozilo koje obuhvaća svako vozilo namijenjeno da ga vuče motorno vozilo.

volju nije lako kontrolirati.¹⁰ Zato za primjenu odredaba čl. 1068. do 1072. ZOO nije dovoljno da je šteta izazvana motornim vozilom, već je nužno da je ono u vrijeme štetnog događaja bilo u pogonu. ZOO nije prepustio sudskoj praksi da odredi sadržaj pojma pogon motornog vozila, već je u članku 1068. stavku 3. propisao da je motorno vozilo u pogonu kad se koristi u svrhu kojoj je namijenjeno bez obzira na to radi li pri tome motor koji služi za njegovo kretanje. Ako se, dakle, automobil kreće cestom po nizbrdici s ugašenim motorom, on je u pogonu, kao i onda kad vozač, nalazeći se u zaustavljenoj koloni vozila, ugasi motor svog automobila. Institutom pogona motornog vozila intenzivno se bavila judikatura i literatura u vrijeme primjene pravnih pravila Zakona o jamčenju¹¹. ZOO/91 u članku 178. nije se koristio izrazom “motorno vozilo u pogonu”, nego “motorno vozilo u pokretu”, što bi upućivalo na to da je tada krug slučajeva u kojima su se primjenjivale posebne odredbe o odgovornosti za štete izazvane motornim vozilima bio uži nego sada kad se primjenjuje ZOO. Sudska praksa koja se razvila u vrijeme primjene ZOO/91, možda i pod utjecajem judikature iz vremena Zakona o jamčenju, tako je široko tumačila pojam “motorno vozilo u pokretu” da mi se čini da okolnost da je riječ “pokret” zamijenjena riječju “pogon” ne će donijeti nikakve značajnije promjene.¹²

Inače, odredbe čl. 1068. do 1072. ZOO primjenjuju se na sve štete koje su u uzročnoj vezi s pogonom motornog vozila. Ne mora se, dakle, raditi o sudaru motornih vozila. U štetnom događaju može sudjelovati i samo jedno vozilo ispod kotača kojeg je npr. izletio kamen i nekoga ozlijedio, ili mu se zapalio motor i sl.¹³

III. ODGOVORNOST ZA ŠTETU TREĆIMA

Prema odredbi članka 1069. stavka 1. ZOO, za štetu koju pretrpe treće osobe u vezi s pogonom motornog vozila odgovara njegov vlasnik. Ta se odredba

¹⁰ O tome v. Stanišić, str. 30.

¹¹ V. Rucner I., str. 26 i sl. te Rucner, *Odgovornost za štetu u privredi i saobraćaju*, Zagreb, 1968. (u daljnjem tekstu: Rucner II.), str.73 i sl.

¹² Tako je npr. uzeto da je u upotrebi motorno vozilo zaustavljeno na cesti zbog kvara (VS, Rev - 1156/89 od 9.11.1989. - Crnić, *Zakon o obveznim odnosima*, Zagreb, 2002, str. 199, a isto tako i ono zaustavljeno u prometu radi čekanja u koloni (ŽS u Zagrebu, Gž 3566/97 od 20.1.1998. - Ing PSP 98/1-53).

¹³ O tome više Rucner I., str. 26 i sl.

nalazi među onima o odgovornosti za štetu od opasne stvari ili opasne djelatnosti, a kako u čl. 1068. do 1072. ZOO nije ništa posebno rečeno o kakvoj je tu vrsti odgovornosti riječ, treba uzeti da je to objektivna odgovornost za koju krivnja nije jedna od pretpostavki (članak 1045. stavak 3. ZOO).¹⁴ Odredbe o toj odgovornosti nalaze se u čl. 1063. do 1067. ZOO i njima se ne ću u ovom napisu potanje baviti, već ću više pozornosti posvetiti posebnim odredbama o odgovornosti za štetu trećima sadržanim u čl. 1069. do 1071. ZOO. U vezi s tim ukratko ću obraditi pitanje subjekata odštetnopravne odgovornosti, a osobito neovlaštenog korištenja motornog vozila, povjeravanja motornog vozila drugoj osobi te odgovornosti prema trećoj osobi koja se prevozi motornim vozilom.

Subjekti odštetnopravnog odnosa jesu: 1. odgovorna osoba¹⁵ i 2. oštećenik.

Ad 1. Za štetu u prvom redu odgovara vlasnik motornog vozila bez obzira na to je li on istodobno i štetnik. U vezi s pojmom vlasnika motornog vozila potrebno je pojasniti tko je vlasnik takvog vozila. Šteta može biti izazvana raznim vrstama motornih vozila, ali u daleko najvećem broju slučajeva tu je riječ o motornim vozilima koja su podložna registraciji. Koga treba smatrati vlasnikom registriranog motornog vozila kad je kao njegov vlasnik registrirana osoba koja u građanskopravnom smislu više to nije, jer je pravnim poslom prije nastanka štetnog događaja vlasništvo motornog vozila prenijela na drugu osobu? Sudska praksa (OS u Rijeci, Gž - 643/80 od 22.10.1980. - PSP 18/58) opravdano smatra da je u takvom slučaju vlasnik, motornog vozila osoba koja je to u građanskopravnom smislu, a ne ona koja više nije vlasnik, ali je ostala registrirana kao vlasnik vozila.

Posebno su regulirani slučajevi solidarne odgovornosti odgovornih osoba. Ona postoji kad je motorno vozilo u suvlasništvu ili zajedničkom vlasništvu (članak 1069. stavak 2. ZOO) te kad je šteta prouzročena pogonom dvaju ili više motornih vozila (članak 1069. stavak 3. ZOO). Suvlasnici, zajednički vlasnici odnosno vlasnici više motornih vozila pogonom kojih je prouzročena šteta u obvezi su naknaditi štetu neovisno o tome kakva je bila njihova uloga u nastanku štetnog događaja. Svaki od njih odgovara oštećeniku za cjelokup-

¹⁴ To uopće nije bilo sporno ni za vrijeme važenja ZOO/91. V. Klarić, str. 1060 i sl., te Stanišić, str. 31.

¹⁵ Pojam odgovorna osoba valja razlikovati od pojma štetnik. Za štetu, naime, često ne odgovara (ili ne odgovara samo) osoba od koje potječe štetna radnja.

nu štetu i on može zahtijevati njezinu naknadu od koga hoće sve dok dug ne bude potpuno ispunjen, ali kad netko od solidarnih dužnika ispuni dug, obveza svih solidarnih dužnika prestaje (članak 43. stavak 1. ZOO). Time je položaj oštećenika znatno olakšan, jer da bi ostvario odštetu, on nije dužan ulaziti u raščišćavanje međusobnih odnosa solidarnih dužnika vezanih uz štetni događaj.

ZOO uredio je (članak 1070.) jedan slučaj u kojem za štetu izazvanu motornim vozilom u pogonu ne odgovara (ili ne odgovara isključivo) njegov vlasnik, nego je za štetu odgovorna (i) druga osoba. Do toga dolazi kad je motorno vozilo neovlašteno korišteno. Neovlašteni korisnik motornog vozila odgovara umjesto vlasnika i jednako kao vlasnik (članak 1070. stavak 1. ZOO). Njegova je odgovornost, dakle, objektivna. Zakon je odredio (članak 1070. stavak 3. ZOO) tko se smatra neovlaštenim korisnikom motornog vozila. Osnovno pravilo je pri tome da je neovlašteni korisnik motornog vozila osoba koja se u vrijeme štetnog događaja koristi motornim vozilom bez suglasnosti vlasnika. U neposredni posjed motornog vozila ta je osoba došla npr. nasilnim putem ili potajno. Ta odredba može oštećenika dovesti u prilično nezavidan položaj. On najčešće bez posebnih teškoća može utvrditi tko je vlasnik motornog vozila pogonom kojeg mu je nanesena šteta, ali mu to nije nikakva garancija da je time riješio pitanje odgovorne osobe. Katkad će on tek u odštetnoj parnici pokrenutoj protiv vlasnika doznati da je osoba koja mu je nanijela štetu zapravo neovlašteni korisnik motornog vozila te će tu parnicu zbog toga izgubiti. Toga je, čini se, bio svjestan i zakonodavac te je u najčešćim slučajevima mogućeg neovlaštenog korištenja motornog vozila zadržao odgovornost njegova vlasnika. Ako se, naime, motornim vozilom koristila osoba koja je imala laku priliku i mogućnost da ga bez volje vlasnika upotrebljava, vlasnik u parnici ne će moći uspješno isticati prigovor promašene pasivne legitimacije. Slučajevi u kojima neovlašteno korištenje motornim vozilom ne otklanja odštetnu odgovornost njegova vlasnika navedeni su u ZOO-u (članak 1070. stavak 3.) a to su kad je neovlašteni korisnik:

- osoba koja je kod vlasnika zaposlena u vezi s pogonom motornog vozila. Da ne pokušavamo pronaći sve moguće primjere, uzmimo najtipičniji, tj. onaj vozača motornog vozila zaposlenog kod njegova vlasnika. Vozač ima svoje radne zadatke, ali budući da on raspolaže vozilom, lako može doći u napast da se vozilom bez suglasnosti vlasnika koristi i za neke druge svrhe (tzv. crna vožnja), pri čemu dakako može tim vozilom prouzročiti štetu. I za takvu će štetu odgovarati vlasnik motornog vozila.

- član obiteljskog kućanstva vlasnika motornog vozila. Bilo bi za oštećenika zaista krajnje nepovoljno kad bi odgovornost vlasnika motornog vozila ovisila o tome je li npr. njegov sin uz očevu suglasnost ili bez nje uzeo ključeve vozila i koristio se njime kojom prilikom je uzrokovana šteta. ZOO, međutim, ne sadržava vlastitu definiciju pojma obiteljskog kućanstva, pa će biti zadatak judikature da razriješi to pitanje.
- osoba kojoj je vlasnik predao motorno vozilo u posjed. Da bi se utvrdilo je li takav posjednik vozila imao ovlast njime se koristiti, bilo bi nužno istraživati kakav je bio sadržaj pravnog odnosa vlasnika i posjednika vozila, što ne bi uvijek bio lak zadatak, pa je zakonodavac ocijenio da pasivna legitimacija u eventualnoj odštetnoj parnici ne smije ovisiti o rezultatu takvog istraživanja.

U slučaju neovlaštenog korištenja motornim vozilom njegov je vlasnik oslobođen odštetne odgovornosti prema trećima, ali ne uvijek. On je dužan brinuti se za to da ne dođe do neovlaštenog korištenja njegovim vozilom. Ako tako ne postupi, već je svojom krivnjom ili krivnjom osoba koje su se trebale brinuti o vozilu stvorio situaciju koja je omogućila neovlašteno korištenje vozilom¹⁶, vlasnik će odštetno odgovarati pored neovlaštenog korisnika i solidarno s njim (članak 1070. stavak 3. ZOO). Za štetu nastalu pod takvim okolnostima neovlašteni korisnik odgovara kauzalno, dok vlasnik odgovara zbog svog skrivljenog ponašanja. Krivnja vlasnika može biti bilo koje vrste odnosno stupnja. U hrvatskom je pravu prihvaćeno pravilo po kojem se štetnikova krivnja, i to njezin najblaži stupanj, tj. obična nepažnja predmnijeva (članak 1045. st. 1. i 2. ZOO). Vrijedi li to pravilo i u vezi s člankom 1070. stavkom 3. ZOO? Ako vrijedi, to bi značilo da u slučaju neovlaštenog korištenja motornim vozilom oštećenik uvijek može odštetu zahtijevati (i) od vlasnika vozila, na kojem bi onda bio teret dokaza da nije svojom krivnjom ili krivnjom osoba koje su se trebale brinuti o vozilu omogućio njegovo neovlašteno korištenje.

Zakon o jamčenju (§ 1. stavak 3.) predvidio je još jedan slučaj u kojem za štetu trećim osobama nije bio odgovoran vlasnik motornog vozila, već druga osoba za koju se bio uobičajio naziv poduzetnik pogona. Ta je zakonska odredba propisivala da ako je motorno vozilo u času kad je nastupio štetni događaj bilo nekome prepušteno da ga vodi na svoj račun i pogibelj (vozni preduzi-

¹⁶ Npr. ostavio je bez nadzora svoj automobil na cesti, a ključ za paljenje vozila nalazio se u bravi.

mač), umjesto vlasnika jamči on.¹⁷ Poduzetniku pogona vlasnik je ugovorom bilo koje vrste prepustio motorno vozilo da vuče koristi od pogona vozila. Zato se nije poduzetnikom pogona smatrala svaka osoba koju je vlasnik ovlasio da se koristi njegovim motornim vozilom (npr. kod jednokratne posudbe motornog vozila).¹⁸

Članak 178. ZOO/91 nije sadržavao ni riječi o povjeravanju motornog vozila drugoj osobi, pa je sudska praksa i kad se radilo o odgovornosti trećim osobama za štete izazvane motornim vozilima posegnula za odredbama članka 176. ZOO/91 koje su u vezi s odštetnom odgovornošću imatelja opasne stvari uređivale pitanje predaje opasne stvari trećoj osobi. Ovo nije prilika za detaljnu analizu tih odredaba, već valja jedino upozoriti na odredbu stavka 1. navedenog članka koja glasi: "Umjesto imaoca stvari, i isto kao on, odgovara osoba kojoj je imalac povjerio stvar da se njome služi ili osoba koja je inače dužna da je nadgleda a nije kod njega na radu". Ako usporedimo tu odredbu s već citiranim odredbom § 1. stavka 3. Zakona o jamčenju, uočit ćemo da članak 176. stavak 1. ZOO/91 ne spominje prepuštanje stvari drugoj osobi da se njome "na svoj račun i pogibelj", pa se postavilo pitanje treba li, i kad je riječ o štetama izazvanim pogonom motornih vozila, osoba koja odgovara umjesto imatelja imati svojstvo poduzetnika pogona. Iako se literatura¹⁹ zalagala za potvrđan odgovor imajući na umu interese žrtava prometnih nesreća, sudska je praksa (VS, Rev 2131/90 od 30.1.1991. i II Rev -4/91 od 21. 2.1991. - Izbor 1993/98) zauzela upravo suprotno stajalište uz sljedeće obrazloženje: "Za primjenu navedene odredbe članka 176. stavka 1. ZOO²⁰, po shvaćanju ovog suda, da bi osoba kojoj je imatelj povjerio svoju opasnu stvar" (radilo se o motornom vozilu - primjedba autora) "postala odgovornom za štetu nastalu upotrebom takve opasne stvari umjesto imatelja stvari - nije neophodno da takva osoba predstavlja poduzetnika pogona (koji ekonomski iskorištava stvar), niti je odlučno radi li se o povjeravanju opasne stvari od strane imatelja takvoj osobi na kraće ili duže vrijeme - kako to pogrešno smatra revident, već je odlučno da se takva osoba služi opasnom stvari uz pristanak imatelja stvari."

¹⁷ Napomena autora: tekst te odredbe prenosim onako kako je on bio preveden s njemačkog jezika.

¹⁸ O pojmu poduzetnika pogona v. Rucner I., str.48 i sl.

¹⁹ V. npr. Klarić, str. 1062, te Stanišić, str. 27.

²⁰ Sada ZOO/91.

ZOO u odredbama o odgovornosti za štete izazvane pogonom motornih vozila (članak 1072. stavak 4.) doduše spominje povjeravanje motornog vozila drugoj osobi, ali ni on ne sadržava posebne odredbe o oslobađanju odštetne odgovornosti vlasnika koji je motorno vozilo nekome povjerio. S druge strane, u općim odredbama o odgovornosti za štete od opasne stvari (članak 1066.) on je zadržao pravila koja odgovaraju onima iz članka 176. ZOO/91, tako da će se vjerojatno i nakon stupanja na snagu ZOO glede povjeravanja motornog vozila drugome nastaviti dosadašnja praksa. Ipak, čini mi se vrijednim spomenuti neke odredbe ZOO-a koje možda upućuju na potrebu zauzimanja drukčijeg stajališta, a te su:

- Članak 1069. stavak 4., koji nabrojajući one koji se ne smatraju trećim osobama ne spominje osobu kojoj je vlasnik povjerio motorno vozilo, što možda znači da se i ona smatra trećom osobom kojoj vlasnik motornog vozila kauzalno odgovara.
- Članak 1072. stavak 4., iz kojeg čini se slijedi da, kad je riječ o međusobnim odštetnim zahtjevima vlasnika motornih vozila, okolnost da je vlasnik jednog od više motornih vozila koja su sudjelovala u štetnom događaju bio to vozilo povjerio drugoj osobi, ne otklanja njegovu odštetnu odgovornost prema vlasnicima ostalih motornih vozila sudionika u štetnom događaju. Postavlja se zato pitanje zašto bi povjeravanje motornog vozila drugoj osobi utjecalo na odštetnu odgovornost njegova vlasnika prema trećim osobama, ali ne i prema drugim vlasnicima motornih vozila koja su sudjelovala u štetnom događaju.

Ad 2.

Oštećenike ZOO, jednako kao i ZOO/91 (članak 178. stavak 4.) naziva trećim osobama²¹ ne definirajući izričito taj pojam. Do njegova sadržaja doći ćemo, međutim, ako analiziramo odredbe čl. 1068. do 1072. ZOO koje izričito ili posredno navode krug osoba koje se ne smatraju trećim osobama.

U članku 1069. stavka 4. ZOO izričito su navedene osobe koje se, iako su oštećenici, ne smatraju trećim osobama. To su:

- vlasnik motornog vozila pogonom kojeg je izazvana šteta. I suvlasnici te zajednički vlasnici tog vozila spadaju među vlasnike motornog vozila koji

²¹ O tome koliko je navedeni naziv adekvatan v. Stanišić, str. 28.

solidarno odgovaraju trećim osobama za štetu (članak 1069. stavak 2. ZOO). Zato ako je pogonom motornog vozila oštećen neki od njegovih suvlasnika odnosno zajedničkih vlasnika, odgovornost drugih suvlasnika odnosno zajedničkih vlasnika prema njemu nije kauzalna.

- neovlašteni korisnik motornog vozila o kojem institutu je bilo riječi naprijed ad III.1.
- osoba zadužena u vezi s pogonom motornog vozila. Najtipičniji primjer takve osobe je vozač motornog vozila. Ako je on pretrpio neku štetu izazvanu pogonom motornog vozila kojim je upravljao, odštetna odgovornost vlasnika tog vozila prema njemu ne će biti kauzalna.

Iako to u zakonu nije izričito rečeno, trećom se osobom ne smatra ni oštećenik koji je vlasnik jednog od motornih vozila pogonom kojih mu je prouzročena šteta, jer glede međusobnih odštetnih zahtjeva vlasnika takvih motornih vozila vrijede posebna pravila sadržana u članku 1072. ZOO.

O pitanju smatra li se trećom osobom onaj kome je vlasnik bio povjerio motorno vozilo nešto je već rečeno naprijed ad III.1.

Osobe koje se smatraju trećim osobama imaju to svojstvo i onda kad su štetu pretrpjele dok su se prevozile motornim vozilom²² bez obzira na to je li vožnja bila naplatna ili besplatna.²³ Njima je vlasnik motornog vozila po objektivnom kriteriju dužan naknaditi svu neimovinsku i imovinsku štetu, s time da se odštetna odgovornost vlasnika odnosi samo na one stvari koje je u vrijeme štetnog događaja oštećenik nosio na sebi ili sa sobom (članak 1071. stavak 1. ZOO). Tom se odredbom očito željelo isključiti odštetnu odgovornost vlasnika motornog vozila za stvari koje su se u vrijeme štetnog događaja doduše nalazile u tom vozilu ili na njemu, ali ih je vlasnik vozila preuzeo radi prijevoza.²⁴ Odredba članka 1071. stavka 1. ZOO kogentne je naravi te se njezina primjena ne može unaprijed isključiti ili ograničiti (članak 1071. stavak 2. ZOO).

²² Naravno, kao putnici, a ne kad su se u motornom vozilu nalazile kao osobe zadužene u vezi s pogonom tog vozila.

²³ Prema odredbama § 4. stavka 1. Zakona o jamčenju, odredbe o kauzalnoj odgovornosti vlasnika motornog vozila nisu se primjenjivale ako se oštećenik besplatno prevezio tim vozilom.

²⁴ Usp. članak 22. stavak 3. Zakona o obveznim osiguranjima u prometu.

IV. MEĐUSOBNI ODŠTETNI ZAHTJEVI VLASNIKA MOTORNIH VOZILA

U ZOO (članak 1072.)²⁵ došlo je do izražaja stajalište²⁶ da, kad je riječ o međusobnim odštetnim zahtjevima vlasnika motornih vozila, nema mjesta primjeni pod III. izloženih pravila o objektivnoj odštetnoj odgovornosti, već da odštetnu odgovornost u takvim slučajevima treba posebno urediti, i to tako da oštećenikov položaj bude nepovoljniji od onog treće osobe kao oštećenika. Pretpostavke za primjenu tih posebnih odredaba su ove:

- Šteta mora biti prouzročena pogonom dvaju ili više motornih vozila. Nije nužno da je pri tome došlo do njihova međusobnog sudara. Ne radi se, dakle, o sukobu vozila, već o tzv. sukobu pogona.²⁷ Da bi vlasnici mogli međusobno postavljati odštetne zahtjeve u smislu odredaba članka 1072. ZOO, prijeko je potrebno da su njihova motorna vozila u vrijeme štetnog događaja u kojem su sudjelovala bila u pogonu. Zato, ako je npr. netko upravljajući svojim automobilom oštetio drugi automobil koji je bio parkiran, vlasnik tog parkiranog automobila svoj će odštetni zahtjev prema štetniku temeljiti na zakonskim odredbama o odštetnoj odgovornosti vlasnika motornih vozila prema trećim osobama, a ne prema onima koje reguliraju međusobne odštetne zahtjeve vlasnika motornih vozila, budući da u vrijeme prometne nezgode njegov automobil nije bio u pogonu.
- Mora se raditi o međusobnim odštetnim zahtjevima vlasnika motornih vozila pogonom kojih je prouzročen štetni događaj. Kad se govori o međusobnim odštetnim zahtjevima, to ne znači da svi vlasnici motornih moraju imati jedan prema drugome odštetne zahtjeve. Pokatkad će samo jedan ili neki od njih pretrpjeti štetu. Dakako, tada će odštetni zahtjev moći postaviti samo onaj tko je oštećen, ali će se i tada odštetna odgovornost prosuđivati prema odredbama članka 1072. ZOO. U štetnom događaju izazvanom pogonom dvaju ili više motornih vozila štetu mogu pretrpjeti i osobe koje nisu vlasnici tih vozila (npr. putnici u nekom od vozila). Za ocjenu odštetne odgovornosti prema njima ne će tada biti mjerodavne odredbe članka 1072. ZOO, već one koje reguliraju odgovornost za štetu trećima, a osobito odredba članka 1069. stavak 3. ZOO.

²⁵ A tako je to bilo i po Zakonu o jamčenju (§ 3.) te ZOO/91 (članak 178. st. 1. do 3.).

²⁶ Po mom mišljenju neopravdano. Tako i Stanišić, str. 32.

²⁷ V. Rucner I., str. 64.

Kad je riječ o uzajamnim odštetnim zahtjevima vlasnika motornih vozila, Zakon o jamčenju (§ 3.) isključio je primjenu svojih odredaba o kauzalnoj odgovornosti i kratko i jasno propisao da se takvi zahtjevi ravnaju po općem građanskom pravu, a to su bile odredbe §§ 1294. i sl. OGZ koje su propisivale odštetnu odgovornost po načelu dokazane krivnje (§ 1296. OGZ).

ZOO/91, koji je praktički ignorirao problematiku odgovornosti za štete izazvane motornim vozilima te ju je uredio samo u jednom članku (178.), nije za uzajamne zahtjeve vlasnika²⁸ odštetnu odgovornost poput Zakona o jamčenju sadržavao jednu kratku i jasnu upućujuću odredbu, već je od ukupno četiri stavka tog članka prva tri posvetio posebnom uređenju te odgovornosti. Odredbe tih stavaka bile su nerazumljive i nerazumne te su zadavale velike muke i pravnim piscima i sudskoj praksi.²⁹

ZOO je, umjesto da osmisli svoje vlastite odredbe o odgovornosti u slučaju međusobnih odštetnih zahtjeva vlasnika motornih vozila, zadržao koncepciju te odgovornosti sadržanu u odredbama članka 178. st. 1. do 3. ZOO/91, što mi se čini da nije nikako dobro. On je doduše otklonio neke od manjkavosti odredaba ZOO/91, ali je sadržaj njegova članka 1072. takav da su ostale gotovo iste nejasnoće i nedoumice koje su i prije postojale. ZOO je tu odgovornost uredio na sljedeći način:

- Vlasnik vozila koji je isključivo kriv za štetni događaj snosi svu štetu (članak 1072. stavak 1.). Ovako formulirana odredba nameće potrebu da se pojasni što je to “sva šteta”. Taj pojam očito treba tako tumačiti da je tu riječ o svoj onoj šteti glede koje je oštećenik istaknuo zahtjev prema drugom isključivo krivom vlasniku motornog vozila. Tu očito ne spada i šteta koju je eventualno pretrpio isključivo krivi vlasnik motornog vozila, jer da bi došlo do odštetnopravnog obveznog odnosa, šteta mora biti prouzročena drugome (članak 1045. stavak 1. ZOO),³⁰ a ne samome sebi. Izraz “sva šteta” može, međutim, biti od koristi pri interpretaciji odredaba članka 1072. ZOO. U njemu, naime, nema izričite odredbe o odgovornosti kad isključivo krivi vlasnik motornog vozila koji je i sam pretrpio štetu zatraži naknadu od drugog vlasnika motornog

²⁸ Za koje se on koristio izrazom “imatelj”.

²⁹ Ovo nije mjesto za analizu navedenih odredaba. Opširno o tome v. Klarić, str. 1058 i sl. V. i Sessa, str. 160 i sl., te Stanišić, str. 29 i sl. V. rješidbu VS, Rev - 1841/86 od 11.12.1986. - PSP 33/76.

³⁰ O tome v. Grbin, Popravljanje imovinske štete, u zborniku: Odgovornost za štetu, Zagreb, 2006., str. 3.

- vozila. Iz odredbe članka 1072. stavak 1. ZOO slijedi da zahtjev takvog oštećenika, što je i posve razumljivo, ne bi bio osnovan.
- Ako postoji obostrana krivnja, svaki vlasnik odgovara drugomu za njegovu štetu razmjerno stupnju svoje krivnje (članak 1072. stavak 2.). Ta odredba uređuje jednu od situacija u kojoj se svaki od vlasnika motornih vozila može naći u položaju štetnika. Mislim da time nije posebno reguliran i njihov položaj kao oštećenika. Naime, da bi oštećenik sudjelovao u vlastitoj šteti, nije nužno njegovo skrivljeno ponašanje, već je dovoljno da je on, makar i neskrivljeno, pridonio da šteta nastane ili da bude veća nego što bi inače bila (čl. 1092. i 1106. ZOO).³¹
 - Ako je glede međusobnih odštetnih zahtjeva vlasnika motornih vozila ZOO prihvatio kriterij subjektivne odgovornosti, trebalo bi očekivati da štetnik, ako nije skrivio nastanak štetnog događaja, ne će biti odgovoran za štetu koju je pretrpio drugi vlasnik motornog vozila. To, međutim, nije posve tako jer je u članku 1072. stavku 3. ZOO odstupio od tog kriterija. On doduše nije uredio situaciju u kojoj se utvrdi da ne postoji štetnikova krivnja, pa treba uzeti da u tom slučaju nema njegove odštetne odgovornosti. Takav zaključak ipak nije uvijek točan. Štetnikova odgovornost može, naime, postojati i onda kad na njemu nema nikakve krivnje. Tako će biti onda kad ne postoji ni oštećenikova krivnja. Za takav je slučaj propisano da vlasnici odgovaraju na jednake dijelove, ako pravičnost ne zahtijeva što drugo.³² Dakle, nekrivi štetnik odgovara zato što ne postoji ni oštećenikova krivnja. Zašto je to tako? To može dovesti do apsurdnih situacija. Npr. ako je štetnik kriv u 3/10 dijela, a oštećenik u 7/10 dijela, štetnik će biti dužan oštećeniku naknaditi 30% njegove štete. Ako pak štetnik nije uopće kriv, ali ne postoji ni oštećenikova krivnja, štetnik će oštećeniku morati naknaditi polovicu štete. Katkada će, dakle, za štetnika biti povoljnije da je djelomično skrivio nastanak štetnog događaja nego da nema njegova skrivljenog doprinosa. Pored toga, da bi se razriješilo pitanje odštetne odgovornosti kad ne postoji štetnikova krivnja, potrebno je ispitati je li kriv oštećenik, pa ako ni on nije kriv, treba razmotriti ne zahtijeva li pravičnost da štetnik ne naknadi polovicu štete³³. Da i ne

³¹ O tome v. Perkušić u: Gorenc, Komentar Zakona o obveznim odnosima, Zagreb, 2005., str. 1695 i sl. (dalje: Perkušić).

³² O zahtjevu pravičnosti v. Perkušić, str. 1638 i sl.

³³ VS, Rev - 2242/86 od 12.7.1987. - PSP 34/65.

načinjem pitanje kakvi se sve procesni problemi mogu javiti kao posljedica ovakvih materijalno-pravnih odredaba. ZOO/91 kojeg odredba članka 178. stavka 3. sadržajno odgovara onoj članka 1072. stavak 3. ZOO primjenjivao se desetljećima i bilo bi zanimljivo vidjeti koliko se spomenuta njegova odredba primjenjivala u praksi i kakvi su bili rezultati njezine primjene.

Sve u svemu, mislim da bi trebalo preispitati ima li smisla danas, kad su gotovo svi potencijalni štetnici i oštećenici vlasnici motornih vozila, njih glede međusobnih odštetnih zahtjeva izdvajati kao posebnu kategoriju subjekata odštetno-pravnih odnosa, a ako se na to pitanje daje potvrđan odgovor, valjalo bi njihovu odštetnu odgovornost regulirati na neki jasniji i prihvatljiviji način te zakonske odredbe učiniti prikladnijim za primjenu u praksi.

Budući da odštetna odgovornost vlasnika motornih vozila u smislu odredaba članka 1072. ZOO u velikoj mjeri ovisi o postojanju krivnje kako štetnika tako i oštećenika, postavlja se pitanje odgovara li vlasnik vozila i onda kad je pogonom njegova motornog vozila doduše skrivljeno nanesena šteta, ali nju nije nanio sam vlasnik tog vozila, već neka druga osoba. Odgovor na to pitanje daje odredba članka 1072. stavka 4. ZOO koja propisuje da se krivnjom vlasnika smatra i krivnja:

- osobe kojom se on poslužio prilikom nastanka štetnog događaja. Ako npr. u vrijeme tog događaja za upravljačem motornog vozila nije bio vlasnik, nego njegov vozač, vlasnik se ne će moći osloboditi odgovornosti dokazujući da štetni događaj nije skrivio on, nego vozač.
- osobe kojoj je vozilo povjerio. Kad je, dakle, riječ o međusobnoj odštetnoj odgovornosti vlasnika motornih vozila, okolnost da je štetni događaj nastao krivnjom osobe kojoj je vlasnik bio vozilo povjerio neodlučna je za odgovornost vlasnika. Time što je vlasnik svoje motorno vozilo povjerio drugoj osobi, ta osoba što se tiče odštetne odgovornosti ne stupa na mjesto vlasnika.

Summary

Ivo Grbin*

**OBSERVATIONS ON THE REGULATIONS OF THE LAW
ON OBLIGATORY RELATIONS FOR DAMAGE CAUSED
BY MOTOR VEHICLES IN OPERATION**

For a long time, legislators in the Republic of Croatia and abroad have focused their attention on regulating liability for damage caused by motor vehicles in operation. Regulations have changed, and now the subject has been regulated by Articles 1068 to 1072 of the Law on Obligatory Relations of 2005.

The author points to the most important specific features of the regulations of the Law of Obligatory Relations regarding liability caused by motor vehicles in operation and some problems that could arise thereby. It is important to point out that these regulations have been listed among rules on liability for damage from dangerous activity although they regulate various types of compensation liability. Another important feature of these regulations is that they give their own definitions for a number of concepts within their sphere of interest.

After the introduction, the author discusses the area of application of the Law on Obligatory Relations on liability for damage caused by motor vehicles; liability for damage to third parties and mutual compensation liability of owners of motor vehicles.

Special attention is paid to the analysis of definitions of some concepts contained in the above legal regulations (motor vehicle, caravan, motor vehicle in operation, unauthorized user of motor vehicle, injured parties who are not considered to be third parties).

The author points to some ambiguities which can result in difficulties in the application of legal regulations. He calls into question the need to single out owners of motor vehicles as those who have caused or suffered damage as a special category of subjects of indemnity in mutual demands for damages.

Key words: Law on Obligatory Relations, liability caused by motor vehicles in operation, liability for damage to third parties, mutual compensation liability of owner of motor vehicles

* Ivo Grbin, Ph. D., Judge (in retirement) of the Supreme court of the Republic of Croatia

Zusammenfassung

Ivo Grbin**

ANMERKUNGEN ZU DEN BESTIMMUNGEN DES OBLIGATIONENGESETZES ÜBER DIE HAFTUNG FÜR DURCH KRAFTFAHRZEUGE IN BETRIEB VERURSACHTE SCHÄDEN

Seit langem schenkt der Gesetzgeber im Gebiet der heutigen Republik Kroatien, wie auch andernorts in der Welt, der Regelung der Haftung für durch Kraftfahrzeuge in Betrieb verursachte Schäden große Aufmerksamkeit. Die einschlägigen Vorschriften waren Änderungen unterworfen, heute ist dieser Bereich durch die Bestimmungen der §§ 1068-1072 OG (2005) geregelt.

Der vorliegende Text weist auf die wichtigsten Besonderheiten der Bestimmungen des Obligationengesetzes über die Haftung für durch Kraftfahrzeuge in Betrieb verursachte Schäden sowie auf einige Probleme hin, die daraus entstehen können. Bemerkenswert an diesen Bestimmungen ist, dass sie, obwohl sie verschiedene Arten der Schadenshaftung vorschreiben, den Regeln zur Gefährdungshaftung zugeordnet sind. Ihr zweites wesentliches Merkmal ist, dass sie eigene Definitionen einer Reihe von Begriffen enthalten, mit denen sie sich befassen.

Nach dem einleitenden Teil behandelt der Text den Anwendungsbereich der Bestimmungen des OG zur Haftung für durch Kraftfahrzeuge verursachte Schäden, Schadenshaftung gegenüber Dritten sowie die gegenseitige Schadenshaftung von Kraftfahrzeughaltern.

Besondere Beachtung gilt einer Analyse der Definitionen einzelner Begriffe, die in den genannten gesetzlichen Bestimmungen vorkommen (Kraftfahrzeug, Anhänger, Kraftfahrzeug in Betrieb, unberechtigter Kraftfahrzeugbenutzer, Geschädigte, die nicht als Dritte gelten).

Es wird auf mehrere Unklarheiten hingewiesen, die in der Anwendung der gesetzlichen Bestimmungen Schwierigkeiten verursachen können. Zudem wird in Frage gestellt, ob es erforderlich ist, die Kraftfahrzeughalter als Schädiger beziehungsweise Geschädigte bezüglich ihrer gegenseitigen Schadensersatzforderungen als Sonderkategorie von Subjekten im haftungsrechtlichen Verhältnis auszusondern.

Schlüsselwörter: Obligationengesetz, Haftung für durch Kraftfahrzeuge in Betrieb verursachte Schäden, Schadenshaftung gegenüber Dritten, gegenseitige Schadenshaftung von Kraftfahrzeughaltern

** Dr. Ivo Grbin, Richter des Obersten Gerichtshofes der Republik Kroatien im Ruhestand