



# XXIII. SEMINAR S PODROČJA AVTOMOBILSKEGA ZAVAROVANJA

Ljubljana, 6. april 2017

## Zbornik prispevkov XXIII. seminarja s področja avtomobilskega zavarovanja

Založilo:

Slovensko zavarovalno združenje, g. i. z.  
Železna cesta 14  
p.p. 2512  
1001 Ljubljana

Telefon: (01) 300 93 81  
Telefaks: (01) 473 56 92  
Elektronska pošta: info@zav-zdruzenje.si  
Internet: <http://www.zav-zdruzenje.si>

Elektronska knjiga  
BIROGRAFIKA BORI d. o. o., Linhartova 1, Ljubljana

*Brez pisnega dovoljenja založnika je prepovedano reproduciranje, distribuiranje, javna priobčitev, predelava ali druga uporaba tega avtorskega dela ali njegovih delov v kakršnem koli obsegu ali postopku, s fotokopiranjem, tiskanjem ali shranitvijo v elektronski obliki.*

CIP - Kataložni zapis o publikaciji  
Narodna in univerzitetna knjižnica, Ljubljana

368(497.4)(082)(0.034.2)

SEMINAR s področja avtomobilskega zavarovanja (23 ; 2017 ; Ljubljana)

Zbornik prispevkov XXIII. seminarja s področja avtomobilskega zavarovanja [Elektronski vir] / XXIII. seminar s področja avtomobilskega zavarovanja, 6. april 2017, Ljubljana. - El. knjiga. - Ljubljana : Slovensko zavarovalno združenje = Slovenian Insurance Association, 2017

ISBN 978-961-6593-46-5 (pdf)

289223168

# KAZALO

<b>Prihodnost mobilnosti</b> .....	4
<i>Thomas Gelin, Insurance Europe/Evropsko zavarovalno združenje</i>	
<b>Novosti IDD in avtomobilska zavarovanja</b> .....	20
<i>mag. Dejan Srše, Adriatic Slovenica, Zavarovalna družba, d. d.</i>	
<b>Varnost cestnega prometa in ukrepi policije za njeno izboljšanje</b> .....	32
<i>mag. Ivan Kapun, Ministrstvo za notranje zadeve, Generalna policijska uprava</i>	
<b>Objektivna odškodninska odgovornost voznika motornega vozila</b> .....	52
<i>Jernej Veberič, Zavarovalnica Triglav, d. d.</i>	
<b>Okrogla miza: Vloga potrošnika pri avtomobilskih zavarovanjih</b> .....	68
<i>Moderator: Milan Viršek, Pozavarovalnica Sava, d. d.</i>	
<b>Avtomobilska zavarovanja – raznovrstnost in kakovost ponudbe</b> .....	69
<i>Andrej Šega, Generali zavarovalnica, d. d.</i>	
<b>Donosnost avtomobilskih zavarovanj v okvirih Solventnosti 2</b> .....	73
<i>Rudi Lipovec, Zavarovalnica Triglav, d. d.</i>	
<b>Digitalizacija in podatkovne baze SZZ</b> .....	78
<i>Robert Sraka, Zavarovalnica Sava, d. d.</i>	
<b>Nove tehnologije pri avtomobilskih zavarovanjih – aplikacija Drajev</b> .....	85
<i>Zoran Milošević, Zavarovalnica Triglav, d. d.</i>	
<b>Varstvo potrošnika – pritožbe, izvensodno in sodno reševanje sporov</b> .....	92
<i>mag. Dejan Srše, Adriatic Slovenica, Zavarovalna družba, d. d.</i>	



# Prihodnost mobilnosti

*Thomas Gelin*

*Insurance Europe/Evropsko zavarovalno združenje*



## Prihodnost mobilnosti

**Thomas Gelin**  
**Insurance Europe**

**Slovensko zavarovalno  
zdrženje**  
**23. seminar s področja  
avtomobilskega zavarovanja**  
**Ljubljana, 6. april 2017**



## Vsebina

### **1** Uvod

**Insurance Europe in avtomobilska zavarovanja**

### **2** Pobude EU o novih tehnologijah v avtomobilih

**GEAR 2030, C-ITS in še več**

### **3** Pereče teme

**Dostop do podatkov in odgovornost**



## 1 - Insurance Europe

### Kdo?

- Evropska zavarovalna in pozavarovalna zveza, ustanovljena leta 1953

### Kaj?

- Zastopa okrog 95 % evropskega zavarovalnega trga glede na zbrano premijo

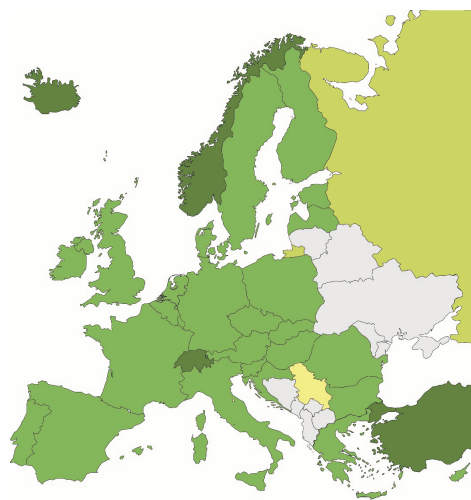
### Zakaj?

- Zavezana ustvarjanju ugodnega regulativnega in nadzornega okvira za zavarovalnike v evropskem in mednarodnem prostoru



3

## 1 - Člani Insurance Europe



### 35 nacionalnih združenj

27 držav članic EU

5 nečlanic EU

Islandija, Lihtenštajn, Norveška, Švica, Turčija

2 pridruženi člani

Srbija, San Marino

1 partnerska država

Rusija



4

## 1 - Insurance Europe in avtomobilska zavarovanja

### Delovna skupina za avtomobilska zavarovanja

- Obravnava avtomobilske problematiko
- Predstavniki članskih združenj
- Snuje strategije in stališča v skladu z akcijskim načrtom, ki ga določi izvršni odbor Insurance Europe
- Poroča odboru za splošna zavarovanja Insurance Europe

### Projektne skupine

- Osredotočajo se na posamezne teme
- Sektorski strokovnjaki, ki jih imenujejo članska združenja
- Avtomobilsko področje:
  - GEAR 2030
  - C-ITS
  - Statistični podatki o avtomobilih
  - Svoboda opravljanja storitev
  - Aplikacije EAS

### Platforme

- Izmenjava informacij ter stališč in dobrih praks o posameznih temah
- Predstavniki članskih združenj
- Avtomobilsko področje:
  - varnost v cestnem prometu
  - kazniva dejanja v zavarovalništvu

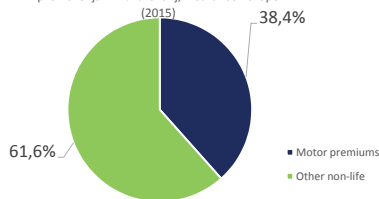


5

## 1 - Avtomobilska zavarovanja

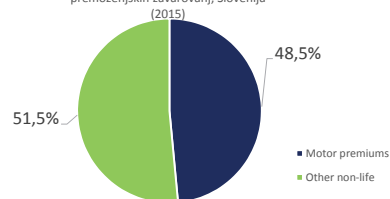
### V Evropi

Premije avtomobilskih zavarovanja, izražene kot delež premij premoženjskih zavarovanj, Insurance Europe (2015)



### V Sloveniji

Premije avtomobilskih zavarovanja, izražene kot delež premij premoženjskih zavarovanj, Slovenija (2015)



Premije avtomobilskih zavarovanja, izražene kot delež premij premoženjskih zavarovanj (2015)



6

## 2 - Nove avtomobilске tehnologije

Katere tehnologije?


- Avtonomna vozila**
- Povezana vozila**
- Inteligentni prometni sistemi (ITS)**



## 2 - Nove avtomobilске tehnologije

### Avtonomna vozila

- Vozila brez voznikov?
- Samovozeča vozila?
- Avtomatizirana vozila?
- Avtonomna vozila?



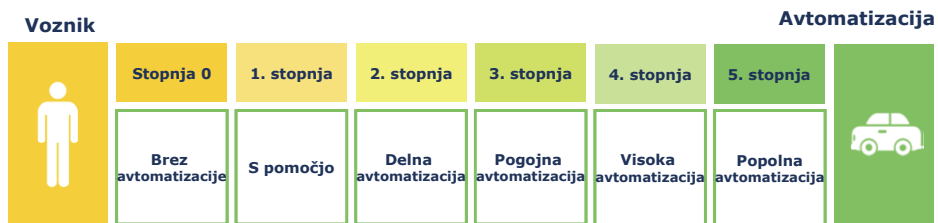
8



## 2 - Nove avtomobilске tehnologije

### Avtonomna vozila

- Različne ravni avtomatizacije
  - Avtonomnost je najvišja = vozilo brez voznika/samovozeče vozilo



## 2 - Nove avtomobilске tehnologije

### Avtonomna vozila

- Avtonomna vozila so opremljena s **senzorji**, ki "zaznavajo" svoje okolje in vozilo usmerjajo **brez človekovega prispevka**
  - razen izhodišča/cilja
  - ni nujno, da so povezana
  - samozadostna
- Delno do visoko **avtomatizirana** vozila imajo samo *nekatero* samodejne funkcije, potreben je prispevek človeka

## 2 - Nove avtomobilске tehnologije

### Povezana vozila

Opremljena z **internetnim dostopom**, pogosto povezana z drugimi lokalnimi/specializiranimi mrežami, vključno s širšo infrastrukturo



## 2 - Nove avtomobilске tehnologije

### Inteligentni prometni sistemi (ITS)

"... pomeni sisteme, v katerih se uporabljajo informacijske in komunikacijske tehnologije na področju cestnega prometa, vključno z infrastrukturo, vozili in uporabniki, ter upravljanja omrežja in upravljanja mobilnosti, kot tudi za vmesnike z drugimi vrstami prevoza, ..."

Direktiva 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2010 o okviru za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v cestnem prometu in za vmesnike do drugih vrst prevoza

## 2 - Nove avtomobilске tehnologije

### C-ITS

#### ■ **CO-OPERATIVE** *intelligent transport systems* - kooperativni inteligentni prometni sistemi

- Vozila komunicirajo
  - med sabo (V2V)
  - z infrastrukturo (V2I)
  - z drugimi elementi prometnega sistema (V2X)



13

## 2 - Nove avtomobilске tehnologije in EU

### Zakaj bi jih obravnavali na ravni EU?

- Visoko na prednostnem seznamu EU zaradi:
  - rasti
  - globalne konkurenčnosti
  - čezmejne problematike
- Vprašanja, izpostavljena na ravni EU:
  - varnost v cestnem prometu
  - posledice za obstoječo zakonodajo
    - varstvo podatkov, direktiva o zavarovanju avtomobilске odgovornosti, direktiva o odgovornosti za proizvode, homologacija itd.
  - posledice za različne sektorje
    - zavarovanje, avtomobilski proizvajalci, telekomunikacijske družbe, visoka tehnologija, poprodajne storitve itd.



14

## 2 - Pobude na ravni EU o avtomobilskih tehnologijah

S tem se ukvarjajo vse institucije EU, zlasti:

### ■ Evropska komisija

- DG MOVE
  - mobilnost in promet
- DG GROW
  - notranji trg, industrija
- DG CONNECT
  - digitalno gospodarstvo
- DG JUST
  - pravne zadeve



### ■ Evropski parlament

- Odbor JURI
  - pravne zadeve
- Odbor TRAN
  - promet



15

## 2 - Pobude na ravni EU: Komisija

### GEAR 2030

- Glavni cilj: izboljšanje konkurenčnosti evropske avtomobilске industrije
  - uvedla EK (DG GROW) januarja 2016
  - poteka do januarja 2018
- Združuje *celotno* vrednostno verigo v avtomobilskem sektorju:
  - avtomobilski proizvajalci
  - dobavitelji
  - ponudniki servisnih storitev
  - visokotehnološka podjetja
  - zavarovalci
- Vključuje tudi predstavnike držav članic, uprav za ceste, potrošnikov itd.



16

## 2 - Pobude na ravni EU: Komisija

### GEAR 2030

- Poudarek na novih avtomobilskih tehnologijah
  - načrt za uvedbo visoko avtomatiziranih in povezanih vozil v EU, ki obravnava:
    - instrumente za financiranje poskusnih projektov
    - regulativna vprašanja
  
- Pregled regulativnih vprašanj zajema:
  - varnost v cestnem prometu
  - preskušanje na dejanskih cestah
  - povezljivost
  - **odgovornost**



17

## 2 - Pobude na ravni EU: Komisija

### GEAR 2030

- Delo Insurance Europe se osredotoča na regulativna vprašanja, zlasti vprašanje odgovornosti
  
- Priporočila o varnosti v cestnem prometu, odgovornosti, preskušanju in povezljivosti, ločena na:
  - "sisteme 2020"
    - do stopnje avtomatizacije 4 SAE
    - delno avtomatizirana in visoko avtomatizirana
  - "sisteme 2030"
    - od stopnje avtomatizacije 4 do 5 SAE
    - visoko avtomatizirana in avtonomna vozila ("brez voznika")



18

## 2 - Pobude na ravni EU: Komisija

### GEAR 2030

- Priporočila za "sisteme 2020": sprejeta
- Priporočila za "sisteme 2030": odprta
- Poročilo GEAR 2030 vsebuje vsa priporočila in zaključke
  - prvi osnutek: maj
  - sprejetje končnega poročila: konec leta
  - priporočila glede ukrepov na ravni EU
  - vendar tudi za vključitev v druge pobude EK



19

## 2 - Pobude na ravni EU: Komisija

### Platforma C-ITS

- Platformo o kooperativnih inteligentnih prometnih sistemih ("*Co-operative intelligent transport systems Platform*") je vzpostavila EK (DG MOVE) za dajanje priporočil o uvedbi sistemov C-ITS po vsej EU
  - uvedba novembra 2014
  - vključeni so številni deležniki:
    - avtomobilska industrija
    - telekomunikacijska podjetja
    - visokotehnološka podjetja
    - države članice in uprave za ceste
    - potrošniki
    - zavarovaljci
- Bolj usmerjena v **infrastrukturo** kot GEAR 2030



20

## 2 - Pobude na ravni EU: Komisija

### Platforma C-ITS

- Platforma obravnava številna vprašanja:
  - varnost
  - zasebnost
  - odgovornost
  - poslovni modeli
  - *dostop do podatkov*
  
- Dve fazi:
  - prva faza
    - zaključena januarja 2016
    - zagon študije o dostopu do podatkov (še poteka)
  - druga faza
    - poteka



21

## 2 - Pobude na ravni EU: Komisija

### Oettingerjeva okrogla miza

- Pobuda komisarja Oettingerja o avtonomnih vozilih
  - uvedena septembra 2015 na avtomobilskem salonu v Frankfurtu
  - avtomobilski proizvajalci in telekomunikacijska podjetja prvič skupaj delajo na projektu **uvedbe vožnje s samodejno delujočimi vozili v čezmejnem prometu**
  - Insurance Europe in drugi deležniki sodelujejo od julija 2016
  
- Projekt bo spodbujal **čezmejni dialog**, med drugim o:
  - *dostopu do podatkov*
  - *odgovornosti*



22

## 2 - Pobude na ravni EU: Komisija

### eCall (eKlic)

- Tehnologija, ki omogoča, da vozilo v primeru nesreče samodejno pokliče najbližji center za nujno pomoč (klic v sili)
  - pošlje se "minimalni nabor podatkov", vključno z natančnimi podatki o kraju nesreče
- Zakaj je bil vključen Insurance Europe?



## 2 - Pobude na ravni EU: Komisija

### eCall (eKlic)

- Prvi korak k širši uporabi telematike (*dostopa do podatkov*)
- EK ima mandat, da "preuči potrebo po tehničnih zahtevah za interoperabilno, standardizirano, varno in odprto platformo" (člen 12)
  - po posvetu z deležniki
  - morebitna zakonodajna pobuda v 2 letih
- Uredba je bila sprejeta in objavljena maja 2015
  - vsi novi tipi vozil morajo biti opremljeni napravo eKlic od 31. marca 2018
  - delegirani akt sprejet septembra 2016:
    - izvzetja
    - postopki preskušanja
    - zagotavljanje osebnih podatkov





## 2 - Pobude na ravni EU: Parlament

- Študija o samovozečih vozilih (odbor TRAN)
  - vpliv pravil o *odgovornosti* in zavarovalnih pravil na povezana in avtonomna vozila
- Poročilo o robotiki in umetni inteligenci (odbor JURI)
  - nanaša se na avtonomna vozila
  - priporočila za EK, med drugim o obveznem zavarovanju za proizvajalce robotike in jamstvenem skladu
    - odziv Insurance Europe
  - nezavezujoča, vendar mora EK odgovoriti



## 3 – Pereče teme

### Dostop do podatkov iz vozila

- Poglavitno vprašanje za zarovaltelje, ker jim omogoča, da:
  - prilagodijo poslovne modele novim tehnologijam, tako da
    - ponudijo *nove storitve*
    - poiščejo *nove načine* zagotavljanja obstoječih storitev
  - razumejo nova tveganja, ki jih prevzemajo
  - razumejo okoliščine nesreče/dogodka
    - in temu ustrezno določijo *odgovornost*.
- Obravnavanje teme:
  - Platforma C-ITS in nadaljnja študija
  - GEAR 2030
  - Oettingerjeva okrogla miza



## 3 – Pereče teme

### Dostop do podatkov iz vozila

- Sporočilo Insurance Europe: zavzemati se moramo za prosto izbiro potrošnikov in pošteno konkurenco
  - potrošnik se mora odločiti, kdo lahko dostopa do podatkov in v katere namene
  - vsi deležniki morajo imeti možnost, da ponujajo svoje storitve neposredno v vozilu
- Izzivi:
  - avtomobilski proizvajalci zadržani
  - ugodnejši položaj avtomobilskih proizvajalcev v razpravah
  - tehnološki proces je hitrejši od zakonodajnega



27

## 3 – Pereče teme

### Odgovornost

Institucije EU in deležniki imajo številna vprašanja o odgovornosti in avtonomnih vozilih

- Kdo nosi odgovornost v nesreči, v kateri je udeleženo avtonomno vozilo?
  - voznik/lastnik
  - proizvajalec vozila
  - dobavitelj delov/programske opreme
  - organ za infrastrukturo
- Ali regulativni okvir ustreza namenu?



## 3 – Pereče teme

### Odgovornost

- Sporočila Insurance Europe:
  - Nesreče se bodo dogajale še naprej, prednostna naloga mora biti **varnost** udeležencev v prometu.
  - **Pravni okvir** je primeren za naslednje namene:
    - Direktiva o zavarovanju avtomobilske odgovornosti zagotavlja zaščito in odškodnino udeležencem v prometu.
    - Direktiva o odgovornosti za proizvode omogoča izterjavo odškodnin, če vozilo ni bilo brezhibno; potrošnik se odloči, kdo ima dostop do podatkov in za kateri namen.
  - Zavarovalci potrebujejo *dostop do podatkov* o nesrečah, da lahko opravijo svoje delo.



29



### Za več informacij:

[gelin@insuranceeurope.eu](mailto:gelin@insuranceeurope.eu)  
[www.insuranceeurope.eu](http://www.insuranceeurope.eu)  
Twitter: @InsuranceEurope



# Novosti IDD in avtomobilska zavarovanja

*mag. Dejan Srše*

*Adriatic Slovenica, Zavarovalna družba, d. d.*

**Novosti IDD**  
in avtomobilska zavarovanja

*mag. Dejan SRŠE*

XXIII. SEMINAR S PODROČJA  
AVTOMOBILSKEGA ZAVAROVANJA

2S

GZS, Ljubljana 6.4.2017

**Direktiva EU 2016/97**  
o distribuciji zavarovalnih produktov

- objava 2.2.2016; implementacija 23.2.2018
- razveljavlja Direktivo 2002/92/ES (IMD)
- minimalna harmonizacija
- vsa zavarovanja – posebna dodatna ureditev za področje naložbenih življenjskih zavarovanj

2S

## Zakaj IDD?

- **VARSTVO POTROŠNIKOV**
  - zaščita pred nepoštenimi tržnimi praksami ter pred škodljivimi finančnimi pogodbami
  - ponujanje produktov, ki so skladni z zahtevami in potrebami potrošnika
  - predstavitev produkta na razumljiv način
  - možnost informirane odločitve
- običajno zaostrovanje ureditve med in po obdobju finančne krize
- posredno ščiteni tudi ponudniki blaga ali storitev pred neelojalno ali ne-etično konkurenco

as

## Je IDD končni predpis?

- **Direktiva IDD – I. nivo zakonodaje**
- **Delegirani akti (uredbe) – II. nivo zakonodaje**
  - *POG, nasprotja interesov, vpliv finančnih spodbud, ocena ustreznosti in primernosti ter poročanja*
- **Izvedbeni akti – III. nivo zakonodaje**
  - Izvedbeni tehnični standardi
  - Regulativni tehnični standardi
- **Smernice – IV. nivo zakonodaje**
- „Gold-plating“ – V. nivo zakonodaje

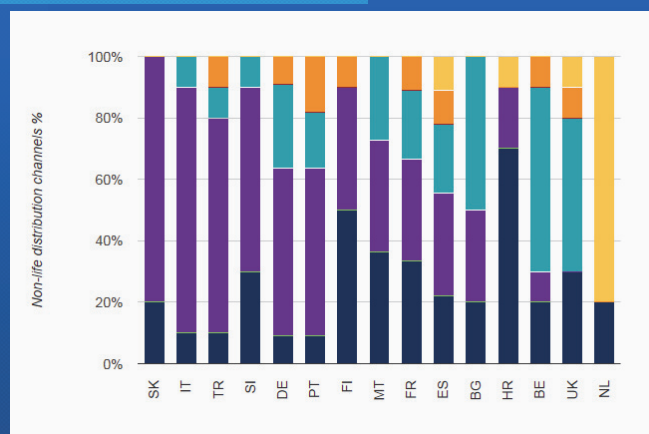
as

## Bistvene značilnosti IDD

- Razširitev uporabe na vse distributerje zavarovanj, tudi na:
  - Zavarovalnice
  - Posrednike dopolnilnih zavarovanj
  - Internet

2S

## Distribucija po prodajnih poteh - NEŽIVLJENE



2S

Vir: Insurance Europe

## Bistvene značilnosti IDD

- Delovanje v najboljšem interesu stranke
  - odkrito
  - pošteno
  - profesionalno
  - v skladu z interesi strank
- Vse informacije morajo biti:
  - poštene
  - jasne
  - nezavajajoče
- Vsa trženjska sporočila vedno jasno prepoznavna kot taka

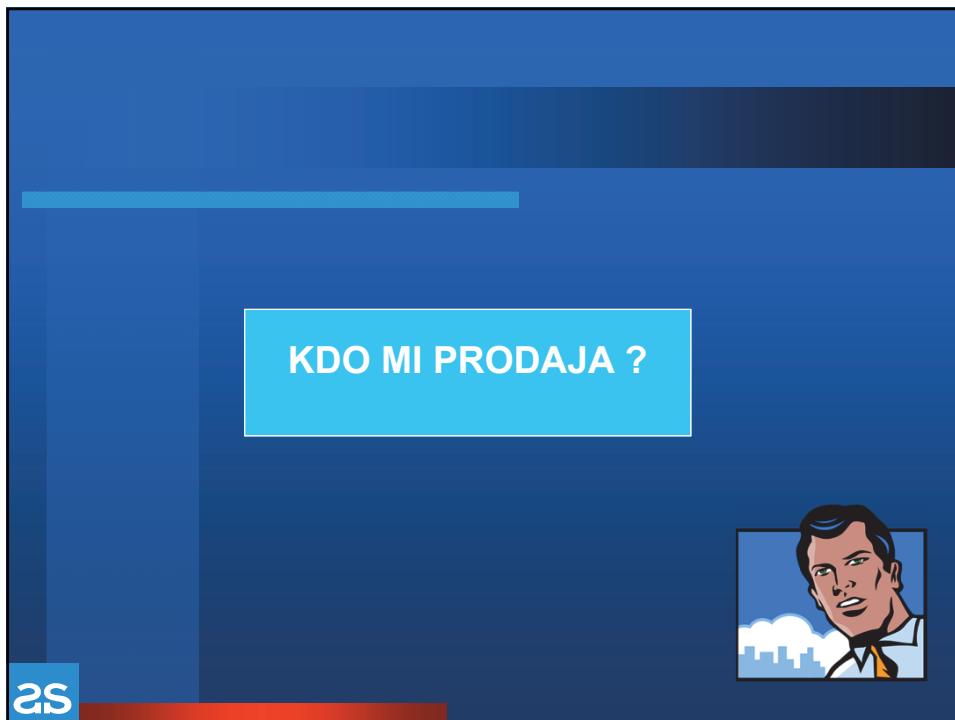
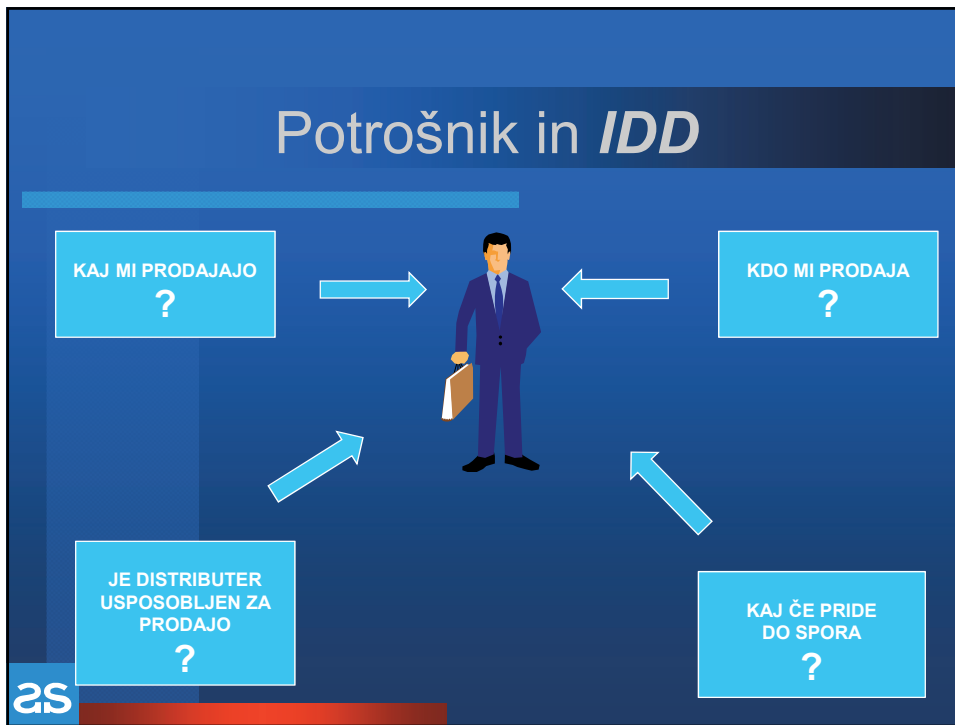
as

## Bistvene značilnosti IDD

- Razkritja in transparentnost delovanja
  - INFORMIRANA ODLOČITEV
  - Predpogodbena faza: RAZKRITJA

as





## Razkritja informacij o prodajalcu

- Splošne informacije
- Nasprotja interesov in preglednost
  - kapitalske povezave
  - (ne)ekskluzivnost
  - razkritje narave plačila
    - honorar, provizija, drugo plačilo/ekonomsko korist
    - tudi višine (oz. metodologije za izračun) pri honorarju

as

## Razkritja informacij o distributerju

1

**Svetovanje ni zagotovljeno**  
Opredeliti zahteve in potrebe stranke.

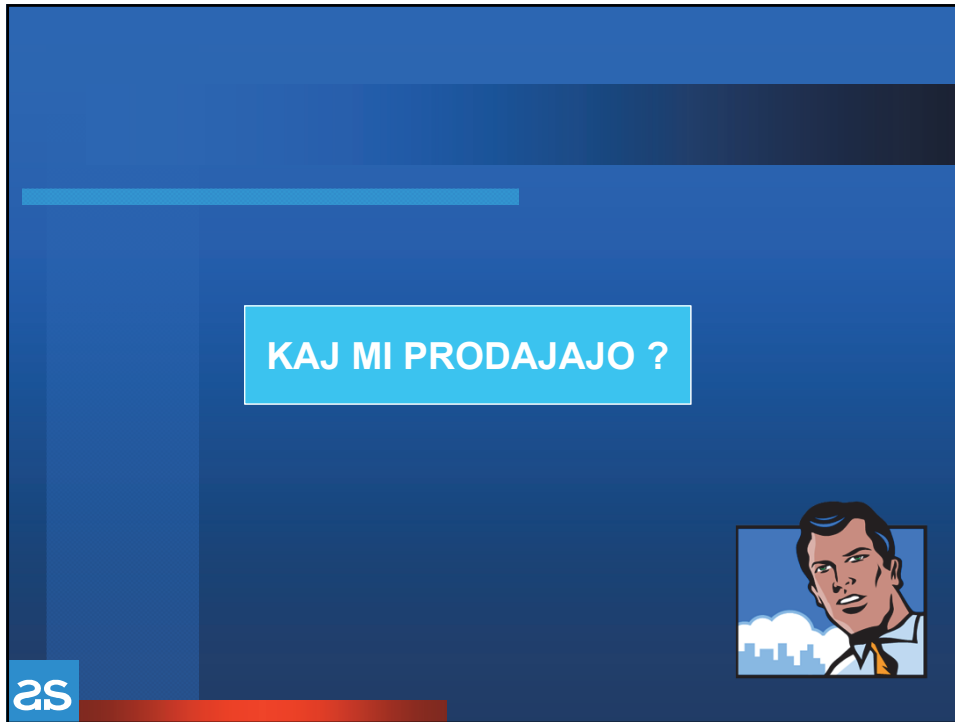
2

**Svetovanje je zagotovljeno**  
Distributer poda stranki **osebno priporočilo**, ki pojasnjuje, zakaj je izbrani produkt najustreznejši glede na strankine zahteve in potrebe.

3

**Svetovanje temelji na podlagi poštene in osebne analize**  
preučitev dovolj velikega števila zavarovalnih pogodb na trgu.

as



### Dokument z informacijami o zavarovalnem produktu (IPID)

- je kratek in vsebinsko zaključen dokument;
- je pripravljen in oblikovan tako, da je jasen in enostaven za branje, z znaki, ki so primerne velikosti za branje;
- ni manj razumljiv, ko je natisnjen ali fotokopiran v črno-beli obliki, če je izviren barven;
- je napisan v uradnih jezikih ali enem od uradnih jezikov, ki se uporabljajo v delu države članice, kjer se zavarovalni produkt ponuja, ali, če se tako dogovorita potrošnik in distributer, v drugem jeziku;
- je točen in ni zavajajoč;
- vsebuje naslov „Dokument z informacijami o zavarovalnem produktu“ na vrhu prve strani;
- vključuje izjavo, da so popolne predpogodbene in pogodbene informacije o izdelku v drugih dokumentih.

A slide with a dark blue background. At the top, a dark blue header bar contains the text "Dokument z informacijami o zavarovalnem produktu (IPID)" in white. Below the header, a list of seven bullet points is displayed in white. In the bottom left corner, there is a small blue square with the white letters "as".

## Vsebina IPID

- informacije o vrsti zavarovanja;
- povzetek zavarovalnega kritja, vključno z glavnimi zavarovanimi tveganji, zavarovalne vsote in po potrebi geografski obseg in povzetek izključenih tveganj;
- način plačila premij in trajanje plačil;
- glavne izjeme, ko ni mogoče podati zahteve;
- obveznosti na začetku pogodbe;
- obveznosti med trajanjem pogodbe;
- obveznosti v primeru vložitve zahtevka;
- čas trajanja pogodbe, vključno z datumi začetka in konca veljavnosti pogodbe;
- pogoje za odstop od pogodbe.

Please hover over the icons with your mouse for an explanation of the different elements of the IPID

Company logo

**Insurance Product Information Document**

**Motor Insurance**  
 [Name of company] [Name of specific product]

What is and what is not covered by this motor insurance policy?

This Insurance Product Information Document is only intended to provide a summary of the main coverage and exclusions, and is not personalized to your specific individual needs in any way. Complete pre-contractual and contractual information on the product is provided in your policy documentation.

?

**What is this motor insurance?**

This motor insurance policy provides cover against damage to your car or damage caused by your car.Ⓛ

☑

**What is insured?**

The policy covers the following types of damage or risk: third party liability for damage caused to another vehicle or person, damage caused by theft or total loss, damage due to attempted theft or break-in, damage due to fire and nature, window damage, and assistance after an accident, such as towing, replacement transport or emergency repairs.  
You may also optionally include additional items, such as roadside assistance.Ⓛ

X

**What is not insured?**

You will not be insured where damage is caused intentionally, while driving without a licence or while driving under the influence of drugs or alcohol. You will also not be insured in the case of damage caused while the car is rented or used to transport people for payment.Ⓛ

!

**Please note**

Text of note: most common question, complaint or misunderstanding, or additional information to highlight.Ⓛ

€

**How and when to pay?**

You can pay your premium as a one-off payment, annually or in monthly instalments. Payment can be made by bank transfer, direct debit or debit/credit card.Ⓛ

👤

**What are your obligations?**

You must provide us with honest, accurate and complete information, and inform us without delay of any changes in your situation. In the event of a claim, you must notify us as soon as possible and within 72 hours.Ⓛ

📅

**When does the cover start and end?**

Your cover will take effect on the date stated in your policy. After the first year, you can cancel your insurance by notifying us in writing.Ⓛ

## Način obveščanja

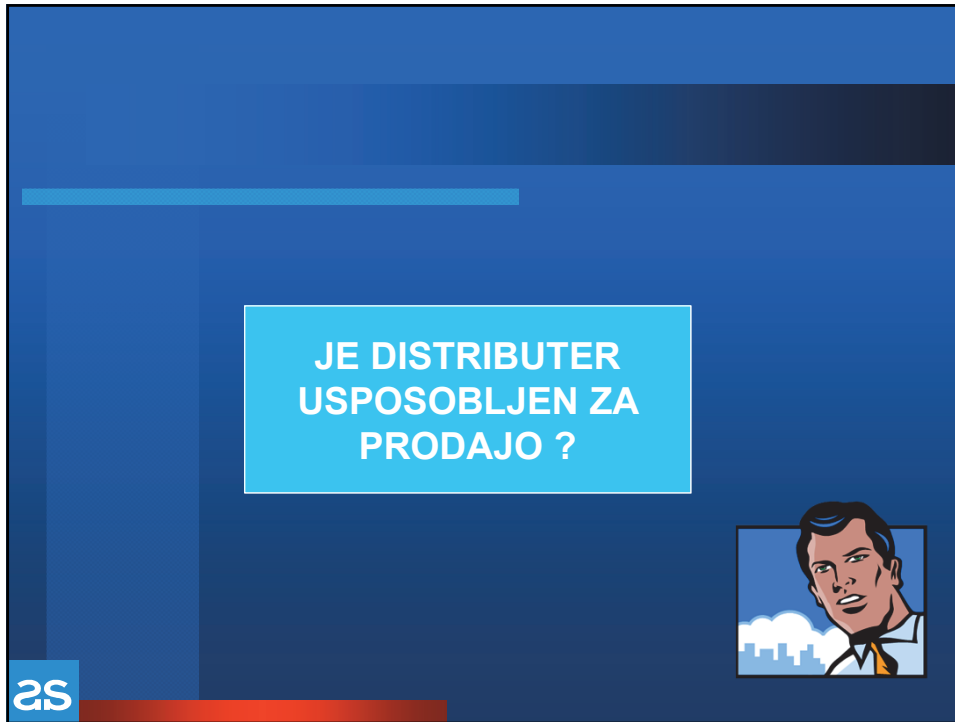
- jasen in natančen način, ki ga stranka razume
- brezplačno
- na papirju; če obstaja dokaz, da ima stranka redni dostop do interneta, lahko tudi
  - trajni medij
  - internet

2S


## Smernice POG

- Nadzor in upravljanje produktov (POG)
- Vzpostavitev postopkov za odobritve /prilagoditve produktov pred distribucijo ter spremljanje in nadzor produktov v času trženja
- Produkti in njihove prodajne poti morajo ustrezati potrebam opredeljenega ciljnega trga za določen produkt skozi celotno življenjsko dobo produkta
- Končna odgovornost vodstva distributerja produktov za vzpostavitev, izvajanje, pregled in stalno notranjo skladnost s POG smernicami

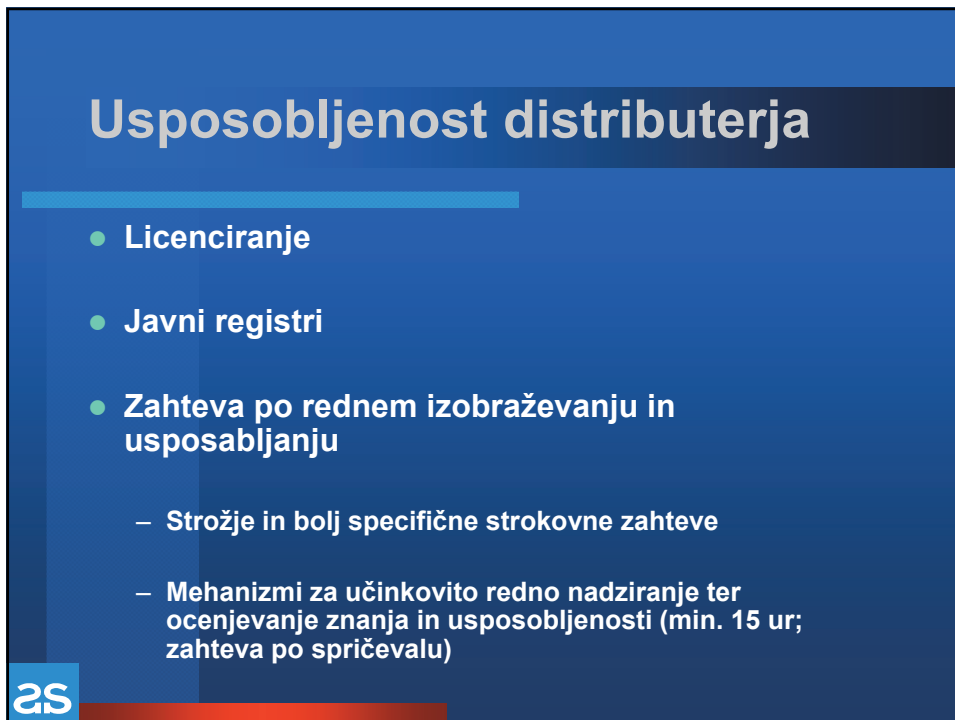
2S



JE DISTRIBUTER  
USPOSOBLJEN ZA  
PRODAJO ?



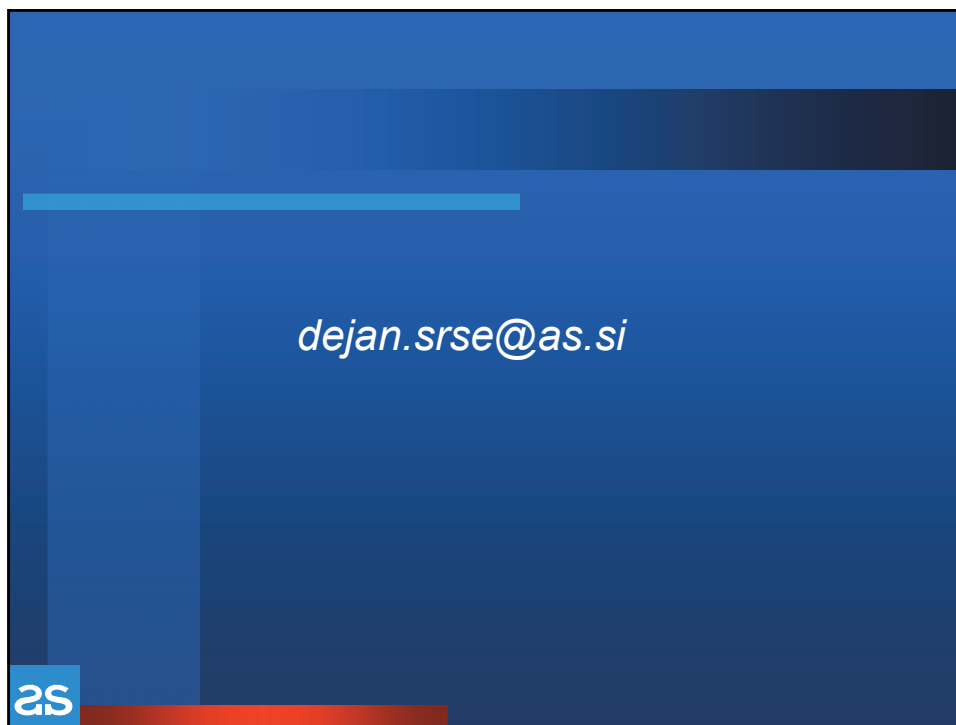
2S



## Usposobljenost distributerja

- Licenciranje
- Javni registri
- Zahteva po rednem izobraževanju in usposabljanju
  - Strožje in bolj specifične strokovne zahteve
  - Mehanizmi za učinkovito redno nadziranje ter ocenjevanje znanja in usposobljenosti (min. 15 ur; zahteva po spričevalu)

2S





# Varnost cestnega prometa in ukrepi policije za njeno izboljšanje

*mag. Ivan Kapun*

*Ministrstvo za notranje zadeve, Generalna policijska uprava*



# VARNOST CESTNEGA PROMETA IN UKREPI POLICIJE ZA NJENO IZBOLJŠANJE

Mag. IVAN KAPUN  
GENERALNA POLICIJSKA UPRAVA  
SEKTOR PROMETNE POLICIJE



## VSEBINA

- Cilji Resolucije o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa
- Stanje varnosti cestnega prometa
- Ukrepi policije za zagotavljanje večje varnosti cestnega prometa
- Sodelovanje z zavarovalnicami

Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje od 2013 do 2022 – predlog za obravnavo (UL št. 39, 6. 5. 2013)

## PODROČJA VARNOSTI CESTNEGA PROMETA

- CESTNA INFRASTRUKTURA
- VOZILA
- PROMETNA VZGOJA IN VSEŽIVLJENJSKO UČENJE
- ZDRAVSTVENA OSKRBA PONESREČENCEV
- NADZOR
- VARNOST IN ZDRAVJE PRI DELU, družbeno odgovorna podjetja
- POMOČ ŽRTVAM IN SVOJCEM ŽRTEV PROMETNIH NESREČ
- PARCIALNA PODROČJA VARNOSTI CESTNEGA PROMETA

## PARCIALNA PODROČJA VARNOSTI CESTNEGA PROMETA

- Hitrost, kot najpogostejši vzrok najhujših prometnih nesreč
- Varnostni pas, uporaba katerega bistveno ublaži posledice morebitne prometne nesreče
- Vozniki motornih dvokoles
- Kolesarji
- Mladi vozniki
- Starejši vozniki
- Prehodi cest preko železnice
- Varstvo šibkejših prometnih udeležencev (pešci)
- Alkohol, prepovedane droge in druge psihoaktivne snovi

## VIZIJA 0

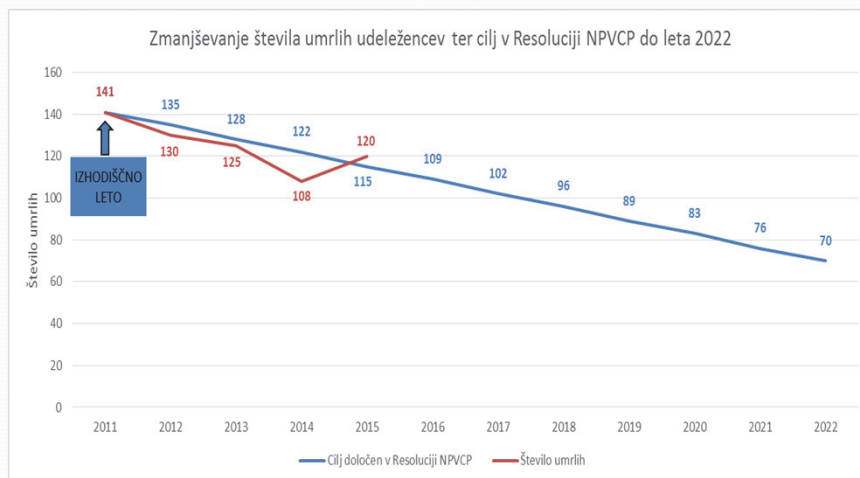
**NIČ SMRTNIH ŽRTEV IN NIČ HUDO TELESNO  
POŠKODOVANIH OSEB ZARADI PROMETNIH  
NESREČ V SLOVENIJI**

VISION  
ZERØ

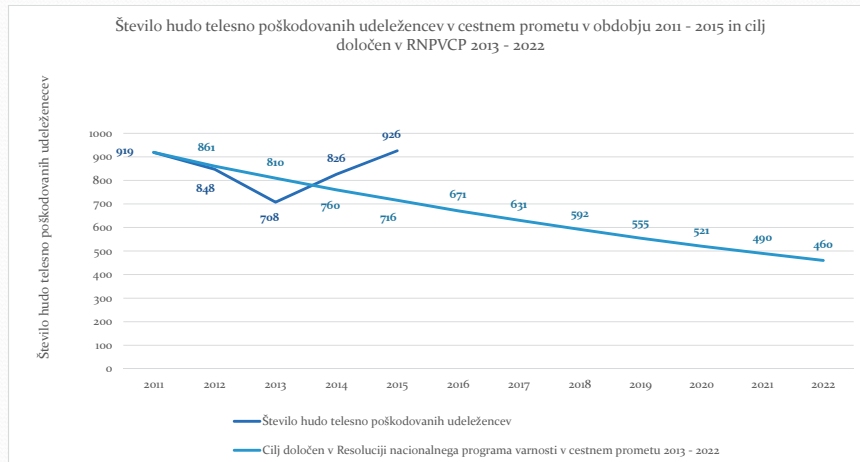
## STRATEŠKI CILJ

- Na slovenskih cestah do konca leta 2022 ne sme umreti v prometnih nesrečah več kot 35 oseb na mio prebivalcev
- Na slovenskih cestah se do konca leta 2022 ne sme hudo telesno poškodovati več kot 230 oseb na mio prebivalcev

## STRATEŠKI CILJ

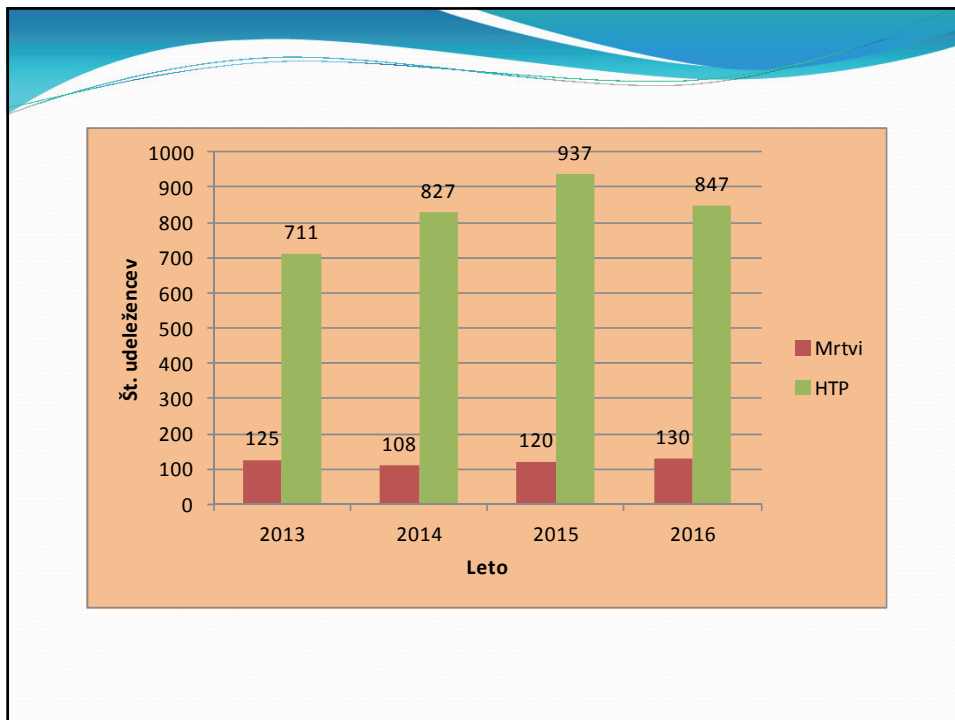


## STRATEŠKI CILJ



## STANJE MRTVIH IN HUDO TELESNO POŠKODOVANIH V PN – TUDI OSTALE PN

Leto	Št. prometnih nesreč
<b>2013</b>	18.950
<b>2014</b>	18.269
<b>2015</b>	17.995
<b>2016</b>	17.933

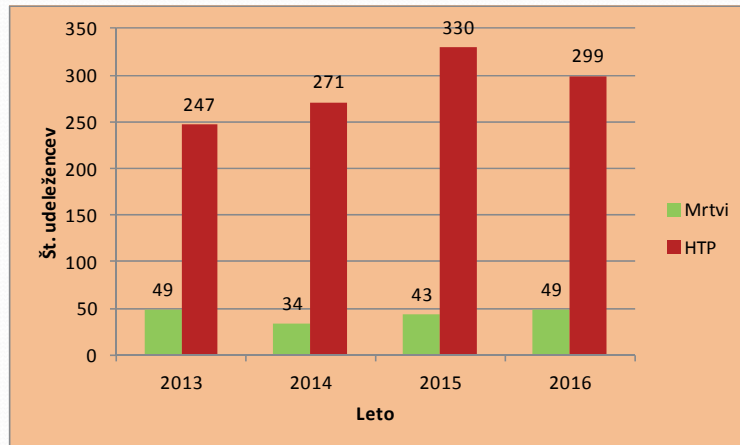


## CILJ – HITROST

- Zmanjšanje števila mrtvih in poškodovanih v prometnih nesrečah, katerih vzrok je hitrost za 50 % oz. v letu 2022 ne sme umreti več kot 29 udeležencev



## HITROST – MRTVI IN HUDO TELESNO POŠKODOVANI

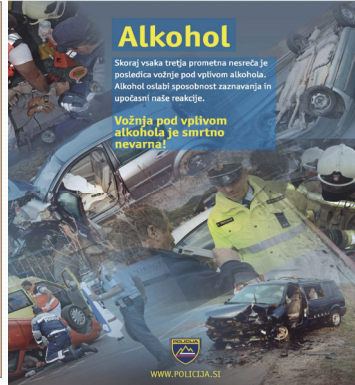
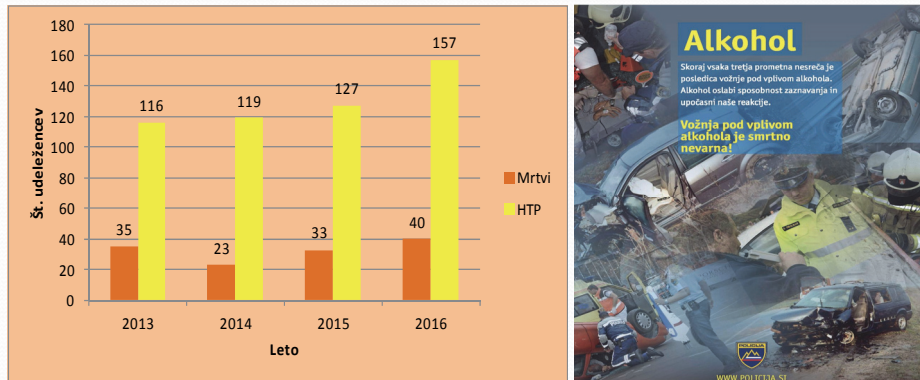


## CILJ – ALKOHOL IN DROGE

- Zmanjšanje števila prometnih nesreč, pri katerih je kot sekundarni dejavnik prisoten alkohol, prepovedane droge ali druge psihoaktivne snovi za 50% oz. v letu 2022 ne sme umreti več kot 17 udeležencev



## POVZROČITELJI POD VPLIVOM ALKOHOLA V PN



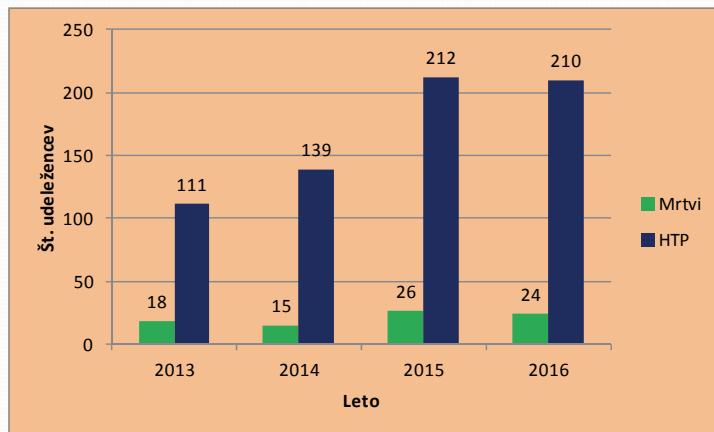
## CILJ – ENOSLEDNA VOZILA

- Zmanjšati število mrtvih in hudo telesno poškodovanih voznikov enoslednih motornih vozil za 50 % oz. v letu 2022 ne sme umreti več kot 15 voznikov enoslednih motornih vozil, hudo telesno poškodovanih ne sme biti več kot 108





## VOZNIKI ENOSLEDNIH MOTORNIH VOZIL V PN

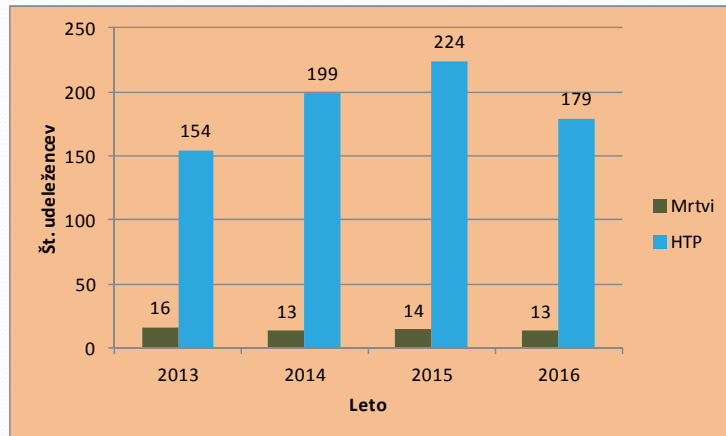


## CILJ – KOLESARJI

- Zmanjšanje števila smrtnih žrtev ter hudo telesno poškodovanih med kolesarji za 50 % oz. v letu 2022 ne sme umreti več kot 7 kolesarjev, hudo telesno poškodovanih ne sme biti več kot 74



## KOLESARJI V PN

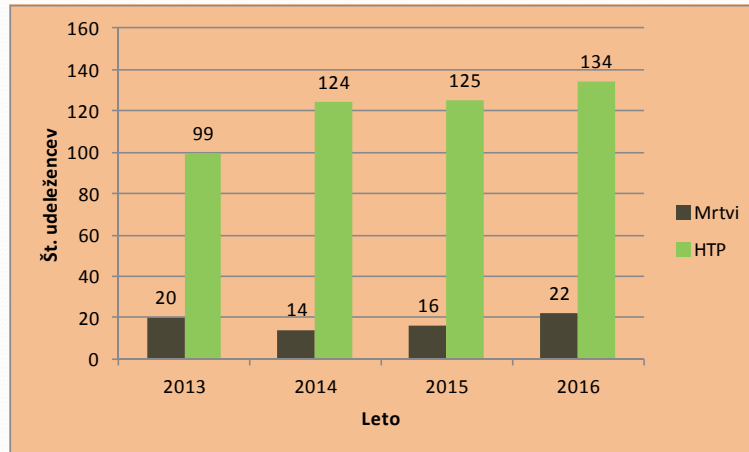


## CILJ – PEŠCI

- Zmanjšanje števila prometnih nesreč, v katerih so udeleženi pešci ter zmanjšanje teže posledic teh prometnih nesreč za 50% oz. v letu 2022 ne sme umreti več kot 11 pešcev



## PEŠCI V PN



## CILJ – VARNOSTNI PAS

- **DVIG STOPNJE UPORABE VARNOSTNEGA PASU MED VOZNIKI IN POTNIKI OSEBNIH VOZIL NA 98 %**



## NADZOR PROMETA



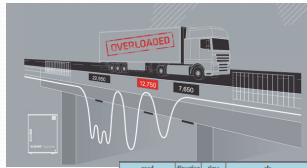
## NADZOR NA AVTOCESTAH

- Nadzor cestnega prometa s helikopterjem
- Sodobna patroljna vozila
- Sekcijsko merjenje hitrosti
- 8 video-laserskih merilnikov hitrosti za nadzor hitrosti in varnostne razdalje iz nadvozov



## NADZOR NA AVTOCESTAH

- Tehnična sredstva za nadzor tovornih vozil
- Uvedba nove metodologije za nadzor cestnega prometa na AC (48 urni PEGAZ)
- Tehtanje tovornih vozil (tehtnice in Si-Wim)



road	direction	date	cls	gv (t/haek)	weight	axle id	axle id	axle id	axle id	
AC_Sorani_2012_2	A2	17.12.11	18.20.01	48.8	10776 - 22%	115	9.91	4.10	4.31	4.94

## SEKCIJSKO MERJENJE HITROSTI

- 5 km odsek avtoceste Trojane – Blagovica
- Pilotni projekt
- Težave s pridobitvijo certifikata

Vstopna točka:



Izstopna točka:



## PATROLJNA VOZILA IN MOTORNA KOLESA

- 42 policijskih avtomobilov Škoda Octavia RS
- 30 novih motornih koles BMW R 1200 RT SF



## TEHNIČNA SREDSTVA ZA NADZOR TOVORNIH VOZIL

- Tehnice
- 170 merilcev profila pnevmatik
- 4 kompleti programske opreme za nadzor digitalnih tahografov



## HITROST

- 5 vozil VW Passat, za uporabo video nadzornih sistemov PROVIDA
- pet vozil VW Caddy, za mobilne radarske sisteme
- 2 dopplerska merilnika hitrosti v premičnem ohišju
- 3 dopplerske merilnike hitrosti za vgradnjo v vozilo (pokrivanje več prometnih pasov)
- 1 stacionarni dopplerski merilnik hitrosti - pokrivanje več pasov
- 36 laserskih merilnikov hitrosti



## VOŽNJA POD VPLIVOM ALKOHOLA IN DROG

- 45 kom alkoskopov (zamenjali smo vse stare 7410 alkoskope)
- 600 kom lučk, ki se uporabljajo pri postopku prepoznave simptomov vožnje pod vplivom drog
- 1.000 hitrih testov za droge (AVP)



## OBRAVNAVA PROMETNIH NESREČ

- 6 vozil VW Caddy Maxi in 2 vozili VW T6 Furgon (za oglede krajev PN)
- Skener za obravnavo prometnih nesreč
- 8 digitalnih videokamer
- 33 kom kovčkov za oglede krajev PN
- 100 kompletov pohodnih lučk za označevanje nevarnosti in vodenje prometa
- 25 cestnih merilnih koles



## E - POLICIST

- Možnost elektronskega poslovanja
- Vsi obrazci v elektronski obliki
- Preverjanje oseb
- Direktn vnos v baze podatkov (razbremenitev administrativnega dela)
- Tablice za vse PP in PPP
- POS terminali

ISPP TESTTRI 8 / 10 / 9 Policis.net 23.2.2017 10:42

OSNOVNI PREGLED OPRAVILA LOKACIJA

IBI MIKZ POČISTI

27.11.2015 10:15 | 103 UGRABITEV

27.11.2015 10:15 | 151 KORUPCIJSKI DELUKT

01.01.1 00:00 | 101 UMOR, DETOMOR, UBOJ, POVZROČITEV SMRTI IZ MALOMARNOSTI

Namen Komentar

Ime Priloge

EMŠO Datum nastopa

Registrska št. Št. strani

Št. dokumenta Vrsta listine

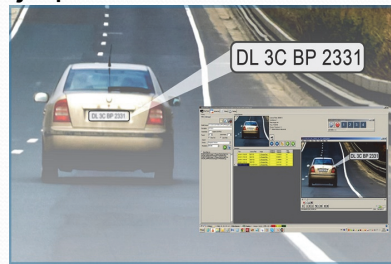
Država izdaje dokumenta

ODJAVA



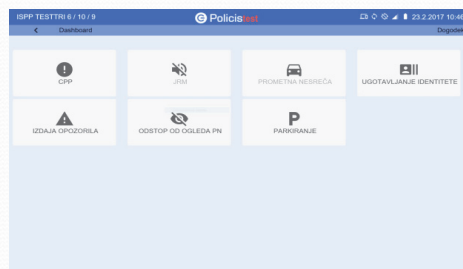
## PRIHODNOST

- Avtomatska prepoznavna registrskih števil (ANPR)
- Etilometri
- Nadzor prometa in obravnava prometnih nesreč s pomočjo daljinsko vodenih letal
- Skeniranje krajev prometnih nesreč
- Nacionalni center za upravljanje prometa
- Nadzorne točke na AC



## SODELOVANJE Z ZAVAROVALNIM ZDRUŽENJEM

- E – Policist
- Elektronski dostop do prometnih nesreč, kjer policisti odstopijo od zbiranja obvestil in dokazov
- Elektronski dostop do fotografij
- Vzajemna pomoč



## OVIRE UČINKOVITEJŠEGA MEDSEBOJNEGA SODELOVANJA

- Veliko število pisnih zahtevkov za zapisnike o ogledu kraja prometne nesreče že po treh dneh od prometne nesreče (kljub možnosti vpogleda v evidence)
- Napotitev udeležencev prometnih nesreč na policijske postaje za pridobitev zapisnika
- Zahteve zavarovalnic, da udeleženci prometnih nesreč pokličejo Policijo

## ZAKLJUČEK

- Država vzpostavi okvire za boljše stanje v prometu.
- Udeleženci so tisti, ki okvire upoštevajo ali ne.
- Kaj lahko sami storimo za večjo varnost v prometu?
- Ne iskati izgovorov, ampak biti samokritičen.
- Ob zavedanju, da lahko sami največ storimo za varnost, bomo na cesti tudi bolj varni!

## HVALA ZA POZORNOST





# Objektivna odškodninska odgovornost voznika motornega vozila

*Jernej Veberič  
Zavarovalnica Triglav, d. d.*

# Objektivna odškodninska odgovornost voznika motornega vozila

## Jernej Veberič, Zavarovalnica Triglav, d. d.

### 1. Nevarna stvar in nevarna dejavnost

Motorno vozilo je *nevarna stvar*. Vozila na motorni pogon so praviloma velike mase in trd(n)ega ohišja. Premikajo se lahko »z lastno močjo« - poganja jih motor. Gorivo, ki se uporablja za pogon motorja, je praviloma neka eksplozivna ali vnetljiva snov (npr. nafta). Razvijejo lahko velike hitrosti. Ubogajo ukaze voznika, ki so lahko nenatančni, nepravilni ali pa zaradi kakšne okvare vozila celo odrečejo poslušnost vozniku. Vse to so lastnosti, zaradi katerih imajo vozila vsej svoji koristnosti navkljub tudi zelo velik škodni potencial. Zato jih sodna praksa šteje med *nevarne stvari*.

Motorni promet pa sam po sebi ni *nevarna dejavnost*. Čeprav promet sestavlja nedoločeno število motornih vozil (kot nevarnih stvari), pri prometu kot dejavnosti prevladuje njegova koristna (nujna, nepogrešljiva) komponenta. Sodobnega življenja si ne moremo predstavljati brez različnih vrst motornega prometa. Brez njega ne moremo zadovoljiti praktično nobene čisto vsakdanje potrebe. Če že v službo pridemo peš ali se pripeljemo s kolesom in se s tem izognemo uporabi motornih vozil, pa si niti ne predstavljamo, koliko motornih prometnih sredstev je sodelovalo, da si v odmoru za malico lahko privoščimo banano, ki je pripotovala iz Ekvadorja.

Običajnega motornega prometa sodna praksa ne šteje za nevarno dejavnost, pač pa to velja za posebne vrste prometa, na primer tovorni cestni promet, s katerim se ukvarjajo poklicni vozniki, ali železniški promet.

### 2. Odgovornost po načelu vzročnosti – objektivna odgovornost

149. in 150. člen Obligacijskega zakonika (Uradni list RS, št. 83/2001 in nasl.; v nadaljevanju OZ) določata, da se za škodo nastalo v zvezi z nevarno stvarjo šteje, da izvira iz te stvari. Za škodo v zvezi z nevarno dejavnostjo pa se šteje, da izvira iz te dejavnosti. Za škodo od nevarne stvari odgovarja njen imetnik, za škodo od nevarne stvari pa tisti, ki se z njo ukvarja.

Ker je motorno vozilo nevarna stvar, je odškodninska odgovornost njegovega imetnika objektivna. To pomeni, da krivda ni pomembna za njegovo odgovornost, torej se ne more razbremeniti odgovornosti, čeprav bi dokazal, da ni kriv za nesrečo. Objektivna odgovornost nadalje pomeni, da se vzročna zveza domneva. Oškodovancu ni treba dokazovati, da je motorno vozilo *povzročilo* škodo. Lahko pa imetnik vozila ovrže domnevo vzročnosti, če dokaže, da vozilo ni bilo vzrok škode.

Na prvi pogled ni bistvene razlike, če opredelimo motorno vozilo kot nevarno stvar ali pa motorni promet kot nevarno dejavnost. Do pomembne razlike pa pride, če imetnik nevarne stvari (vozila) ni istoveten z upravljavcem konkretne nevarne (prometne) dejavnosti. Tako bi voznik sedlastega vlačilca s polpriklopnikom (težkega tovornjaka), ki je povzročil prometno nesrečo, objektivno odgovarjal tretjim osebam kot imetnik nevarnega vozila. Če pa se je poškodoval tudi sam, bi morda lahko uveljavljal odškodnino od svojega delodajalca kot upravljavca dejavnosti tovornega prometa. Ker je bil sam kriv za nesrečo, so njegove možnosti za odškodnino ustrezno manjše. Čeprav je torej sam kriv za nesrečo

in objektivno odgovoren kot imetnik nevarne stvari, lahko zahteva odškodnino od upravljavca nevarne dejavnosti. Kot delavec v delovnem razmerju se je bil dolžan izpostaviti nevarnosti, ki jo prinaša dejavnost. Če je ob tem utrpel škodo, lahko od upravljavca (delodajalca) zahteva odškodnino.

## Krivdna odgovornost voznika kot izjema

Obligacijski zakonik v 154. členu uvaja pomembno izjemo od objektivne odgovornosti imetnika motornega vozila. Če je v prometni nesreči udeleženih več imetnikov motornih vozil, torej več voznikov, je njuna (njihova) *medsebojna* odgovornost krivdna. Če bi uporabili zgolj osnovno pravilo o objektivni odgovornosti, ne bi prišli do željenega – pravnega ali pravičnega rezultata. Vsak bi namreč moral plačati odškodnino drugim voznikom, ne glede na to, da je bil eden izmed njih kriv za nesrečo, drugi pa ne – zgolj zato, ker bi bili drug drugemu objektivno odgovorni. Zato se krivdna odgovornost izjemoma postavi v ospredje. Šele podrejeno, če ni kriv nobeden, se uporabijo drugi kriteriji, na primer kriterij enakovrednosti ali kriterij pravičnosti.

Četrty odstavek 154. člena OZ določa solidarno odgovornost dveh imetnikov motornih vozil proti tretjim oškodovancem. Če je voznik udeležen v prometni nesreči treh vozil, čeprav zanjo ni kriv, je lahko solidarno odgovoren oškodovancu skupaj s krivim voznikom. Navkljub drugačnemu stališču dela sodne prakse menim, da njegova solidarna odgovornost ni samodejna. Zakon namreč kot predpostavko za solidarno odgovornost postavlja pogoj, da je *splah* odgovoren. Njegova odgovornost proti tretjemu je sicer objektivna, lahko pa se razbremenil odgovornosti pod pogoji iz 153. člena OZ (o tem več v nadaljevanju). Če bi uspel dokazati, da je škoda nastala izključno zaradi dejanja krivega voznika (drugi odstavek 153. člena OZ), da ni aktivno sodeloval v kritični situaciji, bi s tem v celoti ovrigel očitke o lastni (objektivni) odgovornosti ter se obenem razbremenil solidarne odgovornosti proti tretjemu oškodovancu.

## 3. Druge in tretje osebe

V pričujočem prispevku se osredotočam na tiste situacije, ko imetnik motornega vozila odgovarja strožje, objektivno. Gre za škodo, ki jo voznik povzroči *tretjim osebam*, torej vsem, ki niso vozniki motornih vozil. Zakon te osebe v četrtem odstavku 154. člena OZ imenuje »drugi« (in ne tretji), ker jih poimenuje v kontekstu imetnikov motornih vozil (ki so »prvi«). Te *druge* oziroma *tretje* osebe so zlasti: potniki v lastnem vozilu, potniki v tujih vozilih, pešci, kolesarji in vozniki podobnih vozil na človeški pogon, lastniki obcestnih objektov (zgradb, ograj) in cestne infrastrukture. Mednje pa ne štejemo lastnikov divjadi, ki jo poškodujejo vozniki motornih vozil, saj glede teh razmerij veljajo specialna pravila Zakona o divjadi in lovstvu (Uradni list RS, št. 16/2004 in nasl.; v nadaljevanju ZDLov-1)<sup>1</sup>.

Tudi voznik motornega vozila se izjemoma lahko šteje za tretjo osebo. Gre za primere, ki sem jih že omenil v prejšnji točki, ko je voznik sicer udeleženec v prometu, ni pa mogoče trditi, da aktivno sodeluje v konkretni kritični prometni situaciji, iz katere izvira škoda (npr. njegovo vozilo z delujočim motorjem je pravilno ustavljeno ob cesti). Sodna praksa glede teh primerov ni povsem

<sup>1</sup> Sedmi odstavek 54. člena ZDLov-1 določa krivdno odgovornost voznika in upravljavca lovišča. Če sta oba storila vse potrebno, do škode ne bi prišlo, pa vsak trpi svojo škodo (na vozilu oziroma divjadi).

enotna (glej zadnje tri praktične primere v zadnji točki prispevka). Menim, da ni mogoče splošno trditi, da voznik samodejno dobi etiketo objektivno odgovorne osebe, že ko se usede v vozilo. Med njegovim sodelovanjem v prometu in konkretno škodo vendarle mora biti izkazana neka logična / funkcionalna povezanost, ki je sicer verjetna, ni pa samoumevna.

Če voznik izkaže, da ni aktivno sodeloval v kritični prometni situaciji, bi ga morali obravnavati enako kot ostale *tretje osebe*. To bi pomenilo dvoje: 1) da je lahko sam kot oškodovanec deležen ugodnejšega položaja, saj mu drug voznik odgovarja objektivno, in 2) da proti tretjemu oškodovancu ne odgovarja solidarno z aktivno udeleženi (krivim) voznikom (glej prejšnjo točko).

*Gornje razmišljanje ponazarjam na hipotetičnem primeru: voznik A stoji z delujočim vozilom na parkirnem prostoru izven vozišča in čaka na prijatelja. Vanj se zaleti voznik B, ki se nato odbije v pešca. Poškodovana sta pešec in voznik A.*

Voznik A ni bil udeležen v prometni situaciji. Vanjo ga je »prisilil« voznik B. Voznik A nima popolnoma nobene zveze z ravnanjem voznika B, ki je izključno kriv za primarno in sekundarno trčenje. Ne moremo trditi, da bi voznik B moral predvideti ravnanje voznika A ali da bi se trčenju lahko izognil. Enako bi se zgodilo, če bi voznik B ugasnil iz zapustil vozilo (le da bi sam ostal nepoškodovan). Enako bi se tudi zgodilo, če bi ob cesti namesto voznika B stala ograja ali drevo. Torej so podani pogoji za popolno razbremenitev voznika B. Oškodovanemu pešču ne odgovarja (niti solidarno), sam pa lahko uveljavlja zahtevek proti vozniku A na podlagi objektivne odgovornosti.

Strinjam pa se, da v praksi praviloma prevlada ocena, da je določeni voznik tudi sam sodeloval v kritični prometni situaciji. Brez njegovega sodelovanja v prometu do nesreče ne bi prišlo. Treba je zaščititi šibkejšega udeleženca - oškodovanca, da lahko odškodnino uveljavlja od tistega, ki mu odgovornost najlažje dokaže (npr. od voznika, ki je vanj neposredno trčil, čeprav ga je nekdo potisnil).

#### 4. Izročitev vozila v uporabo tretjemu

V skladu s 152. členom OZ namesto imetnika objektivno odgovarja tisti, ki mu je imetnik zaupal vozilo v uporabo. Ne glede na to, ali je pridobitelj tako močno (pravno, ekonomsko, čustveno, funkcionalno) povezan z vozilom kot nevarno stvarjo, da je pridobil status imetnika vozila, je njegova odgovornost enaka. Celó če je do škode prišlo zaradi kakšne napake na vozilu (npr. slabega delovanja zavor), na kar pridobitelj ni bil opozorjen in za to ni vedel, ga proti oškodovancu to ne razbremeni odgovornosti. Ima pa v slednjem primeru pravico do povračila odškodnine od prvotnega imetnika vozila. Podobno je tudi v primeru, če je imetnik vozilo zaupal neusposobljeni osebi (brez vozniškega dovoljenja).

Pozorni udeleženec v slovenski prometni praksi lahko opazi zelo malomarno ravnanje voznikov, ki opuščajo nadzor nad svojim vozilom. V večni naglici vozilo parkirajo po možnosti na pločniku ali prostoru za invalide ali pa kar na cesti, ga pustijo v prostem teku in popolnoma brez nadzora ter skočijo v pekarno, trafiko ali na bančni avtomat. Obrat in izvlečenje ključa bi pomenila nepotrebno izgubo časa in energije; da ne govorimo o škodi na motorju, ki bi jo povzročil ponovni zagon. Mimoidoči, ki to opazi, morda nekoliko zlobno pomisli, kakšno paniko bi voznik zagnal, če bi mu vozilo samo zapeljal za najbližji vogal. Stereotipni slovenski voznik, ki se očitno ne zaveda

nevarnosti, da bi mu vozilo nekdo ukradel, gotovo ne pomisli niti na to, da bi lahko tudi sam odgovarjal oškodovancu, če bi tat njegovega vozila povzročil prometno nesrečo. Imetnik je namreč v takšnem primeru odgovoren (hudo malomaren) za odvzem vozila, s tem pa tudi za škodo, ki jo povzroči vozilo (151. člen OZ).

## 5. Razbremenitev objektivne odgovornosti

Splošni razbremenilni razlogi imetnika nevarne stvari iz 153. člena vsekakor veljajo tudi za voznika. Možnost praktične uporabe prvega primera je redka: imetnik je prost odgovornosti, če dokaže, da izvira škoda iz zunanjega vzroka, ki je bil nepričakovan, neogiben in neodvrljiv. Voznik mora torej konstruktivno izpodbiti svojo odgovornost: ne zadošča, da dokaže, da vzrok ne izvira iz vozila, temveč mora dokazati konkretni *zunanji* vzrok (npr. drevo, ki je v neurju padlo na cesto tik pred vozilo).

Večkrat v praksi pride v poštev sklicevanje voznika na druge razbremenilne razloge: nepričakovano, neogibno in neodvrljivo ravnanje samega oškodovanca ali tretje osebe (drugi odstavek 153. člena OZ). Vendar ravnanje oškodovanca ali tretjega le izjemoma prevlada nad objektivno odgovornostjo voznika kot imetnika nevarnega vozila. Poleg tega pogosto lahko imetniku vozila očitamo tudi kakšno kršitev prometnih predpisov, torej tudi krivdno odgovornost (poleg objektivne). Zgolj če bi oškodovanec na cesti storil kakšno nepredstavljivo neumnost, bi to lahko izničilo odgovornost voznika. Morda je to na prvi pogled težko razumljivo, vendar je pri odločitvi o odškodninski odgovornosti treba upoštevati tudi porazdelitev rizika: voznik je sorazmerno varen v oklepu svojega avtomobila, oškodovanec pa je zelo ranljiv in izpostavljen hudim poškodbam. Ne glede na to bi (stereotipni slovenski) voznik, ki je do smrti povozil pešca, ker mu je nepričakovano skočil na cesto, težko razumel zanj zelo bolečo izgubo bonusa iz zavarovanja avtomobilske odgovornosti, ker je pač zavarovalnica plačala odškodnino iz njegovega zavarovanja. Zakaj pa, saj ni bil nič kriv? Res je, toda njegovo vozilo je sejal smrt.

Če imetnik uspe dokazati le delni prispevek tretjega, je njuna odgovornost proti oškodovancu solidarna (četrti odstavek 153. člena OZ). Podobno velja tudi, če je ta *tretji* tudi voznik nekega motornega vozila; potem se upošteva solidarna odgovornost iz četrtega odstavka 154. člena OZ.

## 6. Skrajna skrbnost voznika

Pregled sodne prakse pokaže, da je sodišče strogo pri presoji objektivne odgovornosti voznika motornega vozila proti tretjemu. Pri tem ne gre za očitek krivde vozniku, je pa odgovornost voznika dokaj samoumevna. Zavarovanje avtomobilske odgovornosti s tem dobi pravo veljavo, saj je voznik odgovoren tudi, če na cesti ni storil nič narobe, pač pa je krivda izključno na strani oškodovanca. Kot je že bilo poudarjeno, se voznik lahko razbremeni odgovornosti le, če dokaže, da (protipravnega) ravnanja oškodovanca ni bilo mogoče pričakovati, se mu izogniti ali ga odvrniti.

Nepričakovanost ravnanja se presoja po merilu t.i. *skrajne skrbnosti voznika* – gre le za primere, ki so objektivno in abstraktno (ne)pričakovani za posebej skrbnega voznika. Takšni primeri pa so v praksi redki. Če je voznik skrajno pozoren, praviloma do nesreče sploh ne pride, ker je sposoben »popraviti« napako potencialnega oškodovanca. S tem se vozniki v središču mest soočajo vsak dan, ko so pozorni na pešce, ki vsepovprek prečkajo cestišče, zazrti v mobilne telefone, ali na



kolesarje, ki vozijo v nasprotni smeri ozke enosmerne ulice (neredko tudi zazrti v mobilne telefone). Praviloma do prometne nesreče pride v trenutku, ko pozornost voznika nekoliko popusti, čeprav morda formalno še vedno vozi po predpisih. Pri sleherni vožnji se voznik lahko zaloti, da mu je pozornost popustila. Takrat ni sposoben najboljšega odziva na nevarno situacijo in takrat je vsaj objektivno odgovoren.

## 7. Sokrivda oškodovanca

Kljub temu, da so tretje osebe – šibkejši udeleženci v prometu (pešci, kolesarji) zelo ranljivi in za razliko od voznika motornega vozila lahko svojo napako na cesti plačajo tudi z življenjem, pa je prav, da se njihov krivdni prispevek k lastni škodi ustrezno upošteva. Gre lahko za kršitev konkretnih prometnih pravil ali zgolj za očitek opustitve običajne previdnosti pri udeležbi v prometu. V sodni praksi pa se le redko izenači in še redkeje preseže ali celo izniči objektivno odgovornostjo voznika motornega vozila. To je na prvi pogled čudno s tehnično-pravnega vidika, je pa razumljivo tako z družbenega vidika kot vidika pravičnosti, ki ju mora upoštevati prav(il)na odločitev. Bolj vprašljiva bi bila nasprotna rešitev, če npr. hudo poškodovani, pešec zaradi velike neumnosti, ki jo je storil, za vselej zaznamovan, ne bi dobil prav nobene odškodnine, češ saj je bil sam kriv.

## 8. Pogled v prihodnost

Sistemi ohranjanja smeri vožnje, zaviranja v sili, ohranjanja varnostne razdalje in druge sodobne tehnološke rešitve v vozilih vedno bolj učinkovito omogočajo, da popravijo napake voznika in napake drugih ter so sposobna preprečiti nesrečo ali vsaj omiliti njene posledice. Vozila torej postajajo vedno bolj *varna*. Varna so v praktičnem smislu, v pravnem pa bodo slej ko prej ohranila status nevarne stvari, saj uvodoma navedene lastnosti, ki pritičejo nevarnim stvarjem, še vedno ostajajo. Zagotovo pa ti pripomočki lahko pomagajo vozniku pri izpolnjevanju standarda *skrajne skrbnosti*, ki je potreben za razbremenitev odgovornosti. V kratkem odločilnem trenutku, ko se ustvari nevarna situacija, voznik pa nekoliko preveč pozorno posluša vremensko napoved, lahko »pametno« vozilo nadomesti pomanjkanje voznikove osredotočenosti na cesto. S tem se objektivna odgovornost voznika zmanjša, predvsem pa je pomembno, da se zmanjša nevarnost, da sploh pride do hude prometne nesreče.

## 10. Sodna praksa

V nadaljevanju predstavljam konkretne primere iz sodne prakse, ki so bili pomemben navdih pri oblikovanju prispevka v točkah 1 – 9.

### II Ips 255/2014 – sopotnik

*Določba tretjega odstavka 153. člena OZ obravnava primere konkurence objektivne in subjektivne odgovornosti, ki v izhodišču nalaga večje breme imetniku nevarne stvari, vendar mu ob upoštevanju meril iz 171. člena OZ omogoča delno razbremenitev odgovornosti, če je po upoštevanju vseh okoliščin primera oškodovančevo neskrbno ravnanje vsaj delno v pravnorelevantni vzročni zvezi z nastankom škode.*

*Delež oškodovančevega prispevka se ovrednoti v deležu kot skupen prispevek k škodi in ne tako, da bi toženka tožnici odgovarjala za hipotetično škodo, ki bi ji nastala, če bi bila pravilno pripeta. Sodna praksa se je že večkrat postavila na stališče, da mora sopotnik, če je imel v vozilu možnost zmanjšati posledice nesreče z uporabo varnostnega pasu, pa je to opustil, sam trpeti tisti del škode, ki je posledica takšne opustitve.*

## II Ips 204/2013 – vinjeni pešec

*Tožnik je močno vinjen in pod vplivom mamil z močno zmanjšanimi zaznavami in reakcijami, kar se je dalo razbrati iz njegove hoje, ter brez svetlobnega telesa ponoči hodil po cesti izven naselja, ki ni rezervirana za motorna vozila in po njej pešcem ni prepovedano hoditi, sprva po desni strani izven roba vozišča, nato pa se je po njem pričel prečno premikati takrat, ko se mu je približevalo vozilo;*

*Toženkin zavarovanec je pred trčenjem vozil z zasenčenimi lučmi v okviru dovoljene hitrosti, kar pa je bilo glede na izbiro luči prehitro. Ko je bil toženkin zavarovanec od mesta trčenja oddaljen 49 do 53 m, je tožnika opazil, na situacijo pa reagiral z izmikanjem v levo in z zaviranjem.*

*Do trčenja je prišlo najmanj 4,2 m od desnega roba vozišča. Z ekstremnim zaviranjem bi voznik tudi ob uporabi zasenčenih luči nesrečo lahko preprečil, a je le znižal hitrost in poskusil obvoziti tožnika po levi strani. Če bi voznik pravilno uporabljal dolge luči, bi tožnika prej opazil.*

*Sodišče prve stopnje je izhajalo tudi iz tega, da je hoja po vozišču prepovedana, in tožniku naložilo 70 % prispevek, sodišče druge stopnje pa je ob dodatni ugotovitvi, da prepovedi ni, njegov prispevek znižalo na 60 %. V obravnavanem primeru gre sicer za konkurenco objektivne in subjektivne odgovornosti (tretji odstavek 153. člena Obligacijskega zakonika, v nadaljevanju OZ), ki **praviloma nalaga večje breme objektivno odgovornemu. Tožnik pa je tisti, ki je ustvaril nevarno situacijo**, ko je sprva hodil ob robu vozišča, a brez odsevnikov in izven naselja, močno vinjen in pod vplivom mamil, kar je zmanjševalo njegovo zaznavanje, in se ob približevanju vozila premikal proti sredini vozišča. Toženkin zavarovanec bi nesrečo s pravilnejšo vožnjo ali z ustreznjšo reakcijo lahko preprečil, zato mora toženka zanj nositi del odškodninske obveznosti. **A že tožnikova odgovornost za nastanek nevarne situacije njemu nalaga večji, nadpolovični del**, zato se tožnik neutemeljeno zavzema za dodatno znižanje ali celo izključitev njegovega prispevka.*

## II Ips 1131/2008 – vinjeni nekrivi kolesar

*Strinjati se je sicer, da vožnja pod vplivom alkohola praviloma pomembno povečuje verjetnost nastanka škodnega dogodka, vendar je za presojo obstoja pravnorelevantne vzročne zveze med tožnikovim ravnanjem in škodnim dogodkom v obravnavani zadevi bistvenega pomena odgovor na vprašanje, ali bi bila verjetnost nastanka škodnega dogodka kaj manjša, če tožnik ne bi kolesaril z vsebnostjo alkohola v krvi. Ker je bilo ugotovljeno, da je bila tožnikova vožnja pravilna in da trčenja z zavarovancem toženke zaradi prekratkega reakcijskega časa (od trenutka, ko je zavarovanec toženke s hitrostjo 40 km/h prevozil stop znak) tudi sicer ne bi mogel preprečiti, je delež, s katerim je mogoče ovrednotiti prispevek tožnikove lastne neskrbnosti (vožnja v stanju alkoholiziranosti) k verjetnosti nastanka škodnega dogodka, enak nič.*

## II Ips 1267/2008 – kamen izpod koles tovornjaka

*Nobenega dvoma ni, da je premikajoči se tovornjak, poln odpadnega materiala, zaradi nevarnostnega potenciala, ki ga nosi v sebi, nevarna stvar v smislu 173. člena ZOR. Ko je tako, za razsojo v zadevi ni toliko pomembna hitrost, s katero je neznani voznik neznanega tovornjaka vozil po makadamski cesti mimo tožnikove glave. Pomembnejši je odgovor na vprašanje, ali je škoda, ki nastane zaradi premika kamna, s samo vožnjo sproženega izpod koles tovornjaka, mogoče uvrstiti v okvir obratovanja motornega vozila kot nevarnega delovanja ali ne.*

*V okoliščinah, kot so predmetne, je tudi jasno, da sklicevanje na višjo silo toženca kot imetnika nevarne stvari ne more rešiti odgovornosti. Ena temeljnih predpostavk ekskulpacijskega razloga iz prvega odstavka člen 177. člena ZOR je namreč zunanost dogodka. Kadar škodni dogodek ne izvira "od zunaj", ampak iz same nevarne stvari oziroma iz njenega delovanja, imetnik odgovarja vedno, četudi je napravil še take previdnostne ukrepe. Z drugimi besedami, kakor hitro gre za "notranji" dogodek, tj. dogodek iz vplivne sfere delovanja nevarne stvari, velja, da je njen imetnik ustvaril povečano nevarnost, ki je botrovala nastanku škode.*

## II Ips 803/2009 – avtobus zbil pešca pred gostilno

*Tožnik se je poškodoval v prometni nezgodi dne 23. 4. 2002, ko ga je med prečkanjem cestišča s sprednjim levim delom oplazil in zbil voznik avtobusa (zavarovanec toženke); voznik avtobusa je bil pravnomočno obsojen po prvem odstavku 326. člena KZ (kaznivo dejanje ogrožanja posebnih vrst javnega prometa), saj je kršil 27. člen Zakona o varnosti cestnega prometa (v nadaljevanju: ZVCP), ker hitrosti vožnje ni prilagodil dejstvu, da se bliža gostišču, kjer ni prehoda za pešce, je pa na obeh straneh parkirni prostor, pri čemer je treba računati na pešce na cestišču in upoštevati težo avtobusa, ki ima dolgo zavorno pot; tožnik je že pred tem skušal prečkati cestišče, pa ga je skoraj povozilo osebno vozilo, zato se je umaknil; voznik avtobusa je to tožnikovo namero opazil; glede na vidljivost cestišča (skoraj 200 m) in hitrost avtobusa (80 km/h – ne večja od predpisane) se tožnik pred prečkanjem očitno ni prepričal, ali je cestišče prosto, saj bi v nasprotnem primeru avtobus zagotovo opazil;*

*Glede na v praksi sprejeto materialnopravno izhodišče, da delna oprostitev odgovornosti torej ne zahteva pogoja nepričakovanosti in nepreprečljivosti ravnanja oškodovanca, je ugotavljanje morebitnega prispevka oškodovanca k nastali prometni nezgodi s strani nižjih sodišč povsem pravilno. Da ravnanje oškodovanca ovrednotimo kot prispevek, mora imeti znake neskrbnega ravnanja, pri čemer je pri odraslih oškodovancih merilo skrbnosti povprečen razumen odrasel človek. Glede na ugotovljene okoliščine o hitrosti avtobusa in preglednosti cestišča je v konkretnem primeru tožnik zagotovo ravnal malomarno, saj se ni v zadostni meri prepričal, če lahko cestišče varno prečka oziroma je lahkomišelnost mislil, da mu bo uspelo, pri čemer je najverjetneje računal na to, da bo voznik avtobusa ustavil. S takšnim ravnanjem je kršil osmi odstavek 84. člena ZVCP in povzročil nevarno situacijo. Vsekakor povprečen razumen človek ne prečka ceste na silo in se toliko bolj prepriča o varnosti, če prečka cesto izven zaznamovanega prehoda za pešce.*

*Za določanje odškodnine v primeru deljene odgovornosti povzročitelja škode in poškodovanca je ugotavljanje krivde povzročitelja, ki je sicer objektivno odškodninsko odgovoren, pomembno samo v zvezi z ugotavljanjem deleža sokrivde poškodovanca. Tožnikov prispevek je drugostopenjsko sodišče*

ocenilo na 50%, s čimer revizijsko sodišče povsem soglaša. Revidentu ni mogoče pritrditi v stališču, da bi moralo sodišče posebej upoštevati, da je bila vozniku avtobusa izrečena kazenska sodba, saj to ni okoliščina, ki bi jo pravo štelo kot odločilno za presojo deležev odgovornosti. Praviloma namreč ta okoliščina ne vpliva na obseg odškodninske odgovornosti. Neutemeljen je tudi revizijski očitke, da sodišče ni dovolj upoštevalo, da je avtobus v razmerju do pešca nevarna stvar in voznik avtobusa odgovarja po merilih profesionalne skrbnosti. Nasprotno se ob tehtanju stopnje krivde (prispevka) obeh udeležencev in upoštevanju teže stroge objektivne odgovornosti zaključek o enakih deležih odgovornosti obeh udeležencev pokaže kot pravilen.

#### VSL II Cp 57/2015 – sopotnik

Tožnik (sopotnik) je pred nezgodo dalj časa popival skupaj z voznikom in tudi količina zaužitega alkohola ni bila tako majhna oziroma nepomembna, kot poskuša prikazati v svoji pritožbi. Nenevsezadnje je bilo z analizo krvi pri vozniku ugotovljeno, da je v času nezgode koncentracija alkohola v njegovi krvi znašala 1,73 g/kg. Ob tako hudi alkoholiziranosti ni verjetno, da voznik ni kazal nobenih znakov opitosti. Sicer pa bi se tožnik brez dvoma moral zavedati, da uživanje alkohola, ne glede na prisotnost zunanjih znakov alkoholiziranosti, bistveno vpliva na sposobnost varne vožnje. Tudi če morebiti ni bil sposoben takšne presoje, ker je bil sam pod vplivom alkohola, njegovega prispevka k nastalim posledicam prometne nezgode ni mogoče izključiti, saj se je tožnik s svojim ravnanjem sam spravil v stanje zmanjšane zmožnosti za razsojanje. Po ustaljeni sodni praksi znaša soprispevek oškodovanca v podobnih primerih med 20 % in 30 %. Za nižji delež, ki ga je ugotovilo sodišče prve stopnje, v izpodbijani sodbi ni navedlo tehtnih okoliščin.

Poleg tega tožnik ni bil privezan z varnostnim pasom. Njegov pritožbeni očitke o nepravilni porazdelitvi dokaznega bremena v zvezi s tem odločilnim dejstvom ni utemeljen. Jasno je sicer, da je toženka tista, ki mora dokazati, da oškodovanec po lastni krivdi ni uporabil varnostnega pasu in da je ta opustitev prispevala k nastanku škode ali njenemu večjemu obsegu. Toženka je, vsaj v zvezi s prvim navedenim dejstvom, tej zahtevi zadostila s sklicevanjem na policijski zapisnik o ogledu kraja prometne nezgode in na izpoved svojega zavarovanca. Iz policijskega zapisnika ni razvidno, da v vozilu zadaj ni bilo varnostnih pasov, medtem ko je stranski intervenient M. R. izpovedal, da je njegovo vozilo imelo vgrajene varnostne pasove tudi zadaj, zato bi se tožnik lahko pripel. Toženka je s tem prevzela breme dokazovanja na tožnika, vendar je drugačna tožnikova izpoved glede varnostnih pasov v dokaznem postopku ostala osamljena. Priča S. S. o tem ni vedela ničesar, uporabnih nasprotnih dokazov (na primer izvedenca avtomobilske stroke) pa tožnik niti ni predlagal. Tožnik bi bil po navedenem upravičen do odškodnine samo za tisto škodo, ki bi jo utrpel, tudi če bi bil privezan z varnostnim pasom. Opustitev uporabe varnostnega pasu mora biti v vzročni zvezi z nastankom škode ali njenim obsegom. Le takrat, ko ni mogoče ugotoviti, katere poškodbe so posledica neuporabe varnostnega pasu, se ta oškodovančeva opustitev lahko ovrednoti po prostem preudarku kot soprispevek k nastali škodi, ki v podobnih primerih po ustaljeni sodni praksi znaša med 20 in 30 %.

#### VSRS II Ips 207/2012 – pešec skoči na cesto

Revident utemeljeno opozarja na zmoten materialnopravni zaključek sodišča druge stopnje o nepričakovanosti tožnikovega dejanja. Sodišče ga je utemeljilo s tem, da drugemu tožencu

*ni mogoče očitati nezadostne pozornosti in pazljivosti, saj je vozil v koloni s hitrostjo nižjo od predpisane (da torej ni kršil cestno prometnih predpisov) in da mu že zato ni mogoče očitati nedovoljšnje pazljivosti, ker je vedel, da se po tem delu cestišča večkrat giblje tožnik z nezanesljivo hojo. Kot je pravilno izpostavil že revident, krivda drugega toženca za popolno oprostitev njegove objektivne odgovornosti ni pravno relevantna. Pri objektivni odgovornosti namreč ne gre za to, ali je imetnik nevarne stvari kriv za škodni dogodek; zanjo je značilno, da krivda ni predpostavka za njen obstoj, zato jo zakon poimenuje kot „škoda ne glede na krivdo“ (primerjaj drugi in tretji odstavek 131. člena OZ) in zato ne za obstoj ne za polno oprostitev objektivne odškodninske odgovornosti samo po sebi ni pravno pomembno, ali je bil drugi toženec pri vožnji dovolj pozoren in pazljiv oziroma da ni kršil cestno prometnih predpisov. Poleg tega sodišče druge stopnje pri presoji nepričakovanosti tožnikovega dejanja ni sledilo stališču ustaljene sodne prakse, da je izhodišče za presojo, ali je ravnanje oškodovanca za objektivno odgovorno osebo nepričakovano, objektivno in abstraktno, nepričakovanost škodnega dogodka pa se presoja po najstrožjem merilu tj. po merilu skrajne skrbnosti. Pri tem se namreč ne sprašujemo, kot je to storilo sodišče druge stopnje, ali je bilo oškodovančevo dejanje pričakovano za konkretnega voznika in v konkretnih okoliščinah, niti ali je bilo pričakovano za povprečno skrbnega voznika, pač pa, ali je bilo pričakovano za posebej skrbnega voznika. Bistveni elementi konkretnega dejanskega stanu, med katerimi izstopata zlasti čas in kraj prometne nesreče (10. 12. 2007, delovni dan, zvečer ob 19.45 uri, v naselju V., v bližini dveh križišč, v oblačnem, a suhem vremenu in v temi), po presoji revizijskega sodišča izključujejo nepričakovanost dejanja, kakršno je bilo tožnikovo. Posebej je treba poudariti, da v sfero rizika objektivno odgovornega imetnika nevarne stvari sodijo tudi neprevidna, nepremišljena in celo nekatera nerazumna ravnanja oškodovancev, torej ravnanja, ki bi se jim v življenju razumen človek izognil zato, da se ne bi po nepotrebnem izpostavljal nevarnosti. Dovolj je, da so taka ravnanja objektivno predvidljiva. To, da pešec zvečer na delovni dan, v naselju in v bližini dveh križišč, na področju, kjer nima na voljo pločnika, v bližini pa ni označenih prehodov za pešce, prečka cesto, ni nekaj neobičajnega, izrednega, skratka nepričakovanega. Takšno dejanje ni (objektivno) nepredvidljivo niti tedaj, ko je storjeno v okoliščinah, kot so ugotovljene v konkretnem primeru, ko je tožnik prečkal cestišče z leve strani proti desni gledano v smeri vožnje drugega toženca. Ker že glede na navedeno niso podani pogoji za polno oprostitev odgovornosti, je razpravljanje o pravilnosti drugih zahtevanih pogojev, tj. zaključku sodišča druge stopnje o nepreprečljivosti nastanka škode, nepotrebno. Revizijsko sodišče se zato ni opredelilo do v tej zvezi uveljavljanih bistvenih kršitev postopka in očitkov o pomembnosti okoliščine o alkoholiziranosti drugega toženca.*

## VSL II Cp 581/2006 – rolanje po cesti

*Ugotovitev sodišča prve stopnje, da je tožnik rolal približno 1,5 m od desnega roba vozišča temelji na ovadbi in izpovedi priče N. V. v kazenskem postopku, ki ga je zoper voznika avtomobila vodilo O. s. v L. pod opr. št. Ta je povedala, da je sama vozila bolj ob robu ceste, tožnik pa je bil zadnjih deset metrov pred dogodkom bolj odmaknjen od roba, vsaj kak meter bolj proti sredini ceste. Tako je sodišče prve stopnje pravilno ugotovilo, da je tožnik rolal približno 1,5 m od roba vozišča. Pravilno je sodišče prve stopnje tudi ugotovilo, da je s tem tožnik kršil določbo ob nesreči veljavnega četrtega odstavka 84. člena Zakona o varnosti cestnega prometa (Ur. l. RS, št. 30/98, v nadaljevanju ZVCP), ki določa, da morajo pešci zunaj naselja in v naselju, kjer ni pešpoti, pločnika ali kolesarske steze, hoditi ob levem robu vozišča v smeri hoje in pri tem lahko uporabljajo največ en meter vozišča, merjeno od roba vozišča.*

*Pravilna je tudi ugotovitev sodišče, da je tožnik kršil določbo 8. točke 84. člena ZVCP, ki določa, da se mora pešec preden stopi na vozišče prepričati, ali to lahko varno stori. Tožnik je namreč, ko je zagledal vozilo odreagiralo tako, da se je vozilu namesto ob desni rob vozišča, umaknil na levi vozišče kjer je tudi prišlo do nesreče. Za ugotovitev, da je tožnik soprispeval k nastanku škode nikakor ni potrebno, da bi bila njegova kršitev predpisov ZVCP ugotovljena z odločbo o prekršku.*

*Vendar pa ima tožnik prav, da je sodišče prve stopnje pri odločanju o delni oprostitvi odgovornosti tožene stranke zaradi ravnanja oškodovanca zmotno uporabilo določbo 177. člena ZOR in ni pravilno ocenilo teže oškodovančevega ravnanja v razmerju do povečane nevarnosti, ki jo prinaša avtomobil kot nevarna stvar ob upoštevanju tudi nedopustnega ravnanja voznika avtomobila.*

*Poleg tega, da je pri odločanju o soodgovornosti tožnika treba upoštevati veliko tveganje za nastanek škode, ki ga prinaša uporaba motornih vozil, je treba upoštevati tudi, da je voznik dovoljeno hitrost prekorajčil za 40 km/h pri čemer bi nesrečo lahko preprečil, če bi vozil s predpisano hitrostjo. Po 27. členu ZVCP sme voznik voziti vozilo s tako hitrostjo, da ga lahko stalno obvladuje in ustavi pred oviro, ki jo lahko pričakuje. Hitrost vožnje mora prilagoditi stanju ceste, gostoti prometa, vremenskim razmeram, vidljivosti in preglednosti ceste, stanju vozila in tovora tako, da lahko v vidni razdalji vozilo ustavi. Voznik avtomobila je pravočasno videl tožnika in N. V. na rolerjih, mogel in moral bi računati s tem, da lahko pride do nenadne spremembe smeri njunega gibanja in bi moral hitrost prilagoditi tem okoliščinam (primerjaj z odločbami Vrhovnega sodišča Republike Slovenije opr. št. II Ips 37/94 in II Ips 626/92). Če namreč udeleženec v prometu v konkretnih okoliščinah lahko pričakuje oziroma predvideva napačno ravnanje drugega, mora storiti vse, da nastanek škode prepreči. Voznik avtomobila pa tega ni storil, ampak je vozil celo nad dovoljeno omejitvijo.*

*Vendar pa tožnik nima prav, ko v pritožbi navaja, da bi moralo sodišče šteti, da je za nastalo škodo v celoti odgovoren voznik avtomobila, ker je bila njegova reakcija, ko se je vozilu umaknil na napačno stran, instinktivna reakcija na nevarno situacijo in je treba posledice takšnega odziva pripisati ravnanju tistega, ki je odgovoren za nastanek takšne situacije. Višje sodišče opozarja, da je v zadevi v kateri je V. s. R. S. zavzelo takšno stališče, nevarno situacijo v celoti povzročil vzdrževalec cest. V tožnikovem primeru, pa sta nevarno situacijo povzročila oba: tako tožnik kot voznik avtomobila, zato tudi posledic tožnikovega instinktivnega ravnanja ni mogoče pripisati le vozniku avtomobila.*

*Pravilna materialnopravna ocena vseh ugotovljenih dejstev, odločilnih za odločitev o deležih soodgovornosti tako narekuje ugotovitev soodgovornosti v razmerju 60 % na strani voznika in 40 % na strani tožnika.*

### **Sodba in sklep II Ips 234/1995 – avtobus in kolesarka**

*Izhodišče za presojo razdelitve odgovornosti ponesrečenke kot kolesarke in odgovorne osebe – imetnika motornega vozila (tožeča stranka uveljavlja razmerje 20:80, sodišči pa sta ga določili kot 70:30) so zakonske določbe o odgovornosti za škodo od nevarne stvari ali nevarne dejavnosti in še posebej o konkurenci med odgovornostjo imetnika nevarne stvari in odgovornostjo udeleženca, ki v prometu ni udeležen z nevarno stvarjo. Zakon postavlja na prvo mesto odgovornost imetnika nevarne stvari, ko z domnevo vzročnosti uzakonja njegovo objektivno odgovornost, saj predpisuje,*

da se za škodo v zvezi z nevarno stvarjo šteje, da izvira iz te stvari, razen če se dokaže, da ta ni bila vzrok (173. člen zakona o obligacijskih razmerjih - ZOR). Te odgovornosti se lahko otrese le, če dokaže, da izvira škoda iz kakšnega vzroka, ki je bil izven stvari, in njegovega učinka ni bilo mogoče pričakovati, se mu izogniti ali ga odvrniti (prvi odstavek 177. člena ZOR), in pa v primerih, ko dokaže, da je škoda nastala izključno zaradi dejanja oškodovanca, ki ga ni mogel pričakovati in se njegovim posledicam ne izogniti ali jih odstraniti (drugi odstavek navedenega člena), deloma pa se oprosti odgovornosti, če je oškodovanec deloma kriv za škodo oziroma deloma prispeval k njej (tretji odstavek). Torej zelo strogo zastavljeni oprostivni razlogi izpričujejo strožjo naravo objektivne v primerjavi s krivdno odgovornostjo, kar mora dobiti tudi svoj odsev pri končni razsoji o deležih odgovornosti obeh udeležencev v prometu.

Ker gre v obravnavanem primeru za krivdno dejanje ponesrečenke, je potrebno tehtati v konkurenci njenih odgovornosti tudi krivdno ravnanje voznika nevarne stvari, pri tem pa seveda upoštevati njegovo strožjo objektivno odgovornost. Po opisanih merilih sta se nižji sodišči tudi ravnali, vendar pri tem premalo upoštevali prav strožjo naravo objektivne odgovornosti. Tako je potrebno imeti pred očmi, da je motorno vozilo že samo ob sebi nevarna stvar, ko pa gre še za avtobus z njegovo veliko maso, manjšimi možnostmi manevriranja (umikanja, zaviranja), in konkretno za hitrost, ki je za 22 odstotkov presejala dovoljeno hitrost, kar vse pomeni še večjo stopnjo nevarnosti od »povprečnih« vozil, je nujno, da to vpliva na večji delež odgovornosti imetnika nevarne stvari, katerega voznik je vozil premalo pozorno, da bi lahko zaznal kolesarko, slednja pa je s stranske ceste, ne da bi upoštevala prometni znak stop, kar zapeljala na glavno cesto. Ob tehtanju stopnje krivde ravnanja obeh udeležencev je sicer višja na kolesarkini strani, toda ob upoštevanju teže stroge objektivne odgovornosti se pokaže kot pravilen rezultat merjenja deležev, upošteva obe obliki odgovornosti, v razmerju 40 za mater tožnikov in 60 za imetnika nevarne stvari. Ob tem revidentom ni mogoče pritrditi v njihovem stališču, da bi moralo sodišče posebej upoštevati, da je bila vozniku avtobusa izrečena kazenska sodba, saj to ni okoliščina, ki bi jo pravo štelo kot odločilno za presojo deležev odgovornosti. Praviloma ta okoliščina ne vpliva na obseg odškodninske odgovornosti. Seveda je pravdno sodišče vezano na obsodilno sodbo kazenskega sodišča (tretji odstavek 12. člena zakona o pravdnem postopku - ZPP), vendar le glede obstoja kaznivega dejanja in kazenske odgovornosti storilca, ne pa še česa več. Tako ali tako pa se praviloma po merilih civilnega prava terja večja skrbnost, kar zadeva promet, večja skrbnost njegovih udeležencev, strožje se presoja njihovo ravnanje ipd. To velja tudi glede v reviziji omenjenih kršitev cestno-prometnih predpisov, ki jih ugotavlja kazenska sodba (kršitve določb o humanih odnosih med udeleženci v prometu, o prilagoditvi hitrosti razmeram in o omejitvi hitrosti v naselju), saj je s stališča odškodninskega prava in posebej prej omenjenih oprostivnih razlogov (drugi odstavek 177. člena ZOR) stališče v cestno-prometnih predpisih o prilagoditvi vožnje razmeram, da lahko vozilo pravočasno ustavi pred oviro, ki jo je mogoče v danih razmerah pričakovati - preozko.

## VSL II Cp 3371/2011 – pešec ležal na cesti

Tožnikova škoda izvira iz prometne nesreče z dne 6.12.2008, v kateri je kot pešec umrl njegov sin (v nadaljevanju pešec), ko je vanj trčil zavarovanec tožene stranke (v nadaljevanju zavarovanec). Pešec je v trenutku, ko je vanj z osebnim vozilom trčil zavarovanec, ležal na cestišču; do nesreče prišlo v naselju, kjer je hitrost omejena s splošno omejitvijo 50 km/h, pozno ponoči oziroma zgodaj zjutraj, ko je bila tema, cesta pa ni bila osvetljena niti z javno razsvetljavo niti z razsvetljavo bližnje hiše. Pešec v času nesreče pod vplivom alkohola (v krvi je imel 1,38 – 1,43 g/kg alkohola) in v urinu od 2,18 do 2,20 g/kg alkohola), pod vplivom alkohola pa je bil tudi zavarovanec tožene stranke.

Pešec je ležal na cesti oblečen v temna oblačila in da prav z ničemer ni povečal svoje vidnosti na cesti kot mu to nalaga določilo 2. odst. 97. člena Zakona o varnosti cestnega prometa (ZVCP-1). Dejansko ugotovljena hitrost zavarovanca je znašala približno 53,4 km/h in ob takšni hitrosti ni imel realne možnosti za ustavitev avtomobila do ovire na vozišču, in sicer tudi ne v primeru takojšnjega reagiranja po zaznavi ovire, bi pa se lahko izognil trčenju z obvoženjem pešca, pri čemer pa bi moral vsaj 0,2 m zapeljati čez rob asfaltne vozišča na makedamsko bankino. Vožnja z zasenčenimi lučmi je ob upoštevanju konfiguracije terena (vzpon, ovinek, stanje vozišča, ki je bilo mokro, neosvetljeno z javno razsvetljavo, temna oblačila) omogočala zaznavo na tleh ležečega pešca iz oddaljenosti približno 30 metrov. Zavarovanec bi lahko pravočasno ustavil pred pešcem, če njegova hitrost ne bi presegala 43 km/h.

Ob takšnih dejanskih ugotovitvah je sodišče prve stopnje pri presoji odškodninske obveznosti tožene stranke pravilno izhajalo iz objektivne odškodninske odgovornosti njenega zavarovanca. Voznik avtomobila je namreč v razmerju do pešca upravljalec nevarne stvari. To pomeni, da se za škodo nastalo v zvezi z nevarno stvarjo šteje, da izvira iz te stvari (149. člen Obligacijskega zakonika, OZ), odgovornost zanjo pa nosi njen imetnik (150. člen OZ). Odgovornost avtomobilista je tako v razmerju do pešca predpostavljena oziroma objektivna, oprosti pa se jo lahko le, če dokaže, da je škoda nastala izključno zaradi dejanja oškodovanca (2. odst. 153. člena OZ). V tem pa toženka ni uspela kot je pravilno zaključilo sodišče prve stopnje.

Da bi se objektivno odgovorni voznik v celoti razbremenil odgovornosti morajo biti kumulativno izpolnjeni vsi pogoji iz 2. odst. 153. člena OZ. Glede na pritožbene navedbe toženke je treba poudariti, da konkurenca objektivne in subjektivne (odškodninske) odgovornosti le izjemoma pripelje do popolne oprostitve objektivno odgovornega, saj se nepričakovanost dejanja oškodovanca presoja po najstrožjem merilu – merilu skrajne skrbnosti. Predmet presoje zato ni nepričakovanost dejanja oškodovanca za konkretnega voznika in v konkretnih okoliščinah, ampak za posebej skrbnega voznika. Pri tem je treba poudariti, da v sfero rizika objektivno odgovornega imetnika nevarne stvari sodijo tudi neprevidna, nepremišljena in celo nekatera nerazumna ravnanja oškodovancev, torej ravnanja, ki bi se jim v življenju razumen človek izognil zato, da se ne bi po nepotrebnem izpostavljali nevarnosti. Dovolj je, da so taka ravnanja objektivno predvidljiva.

Sodišče prve stopnje je poudarilo, da posebej skrben voznik, ki vozi po naselju, mora vedno, torej tako podnevi kot ponoči, pričakovati, da lahko naleti na pešca na cestišču, pri tem pa niti ni bistveno, ali pešec na vozišču leži (kot v konkretnem primeru), ali pa je na cestišču v kakšnem drugačnem položaju. Pešec na vozišču v naselju in celo v bližini stanovanjske stavbe torej ne more biti nepričakovana ovira, ne glede na njegov položaj na vozišču. Navedeni pogoj za razbremenitev odgovornosti zavarovanca torej ni podan, prav tako pa tudi ne pogoj neprepričljivosti ali neizogibnosti. Iz zgoraj navedenih dejanskih ugotovitev sodišča prve stopnje, do katerih je prišlo s pomočjo izvedenca cestno-prometne stroke, izhaja, da bi se zavarovanec lahko izognil posledicam peščevega ravnanja, če bi vozil z ustrezno prilagojeno hitrostjo (do 43 km/h) oziroma z ustrezno reakcijo obvoženja pešca. Glede na navedeno je pravilna presoja sodišča prve stopnje, da uporaba 2. odst. 153. člena OZ v obravnavanem primeru ne pride v poštev.

V primeru, ko dejanje oškodovanca (pešca) ni nepričakovano in neodvrtljivo, vendar pa predstavlja prispevek k nastanku škode, nastane podlaga za delno oprostitve odškodninske odgovornosti imetnika nevarne stvari (3. odst. 153. člena OZ). Za ocenitev obsega delne oprostitve mora sodišče



*ugotoviti prispevek oškodovanca, in sicer v razmerju oziroma ob upoštevanju (skrbnosti) ravnanja imetnika nevarne stvari. To je pomembno zgolj za oceno deležev prispevka oškodovanca k nastanku škode, ne pa za imetnikovo odškodninsko odgovornost, ki je, kot je bilo poudarjeno, objektivna.*

*Zavarovanec ni vozil s prilagojeno hitrostjo, s čimer je kršil določilo 1. in 2. odst. 30. člena ZVCP-1 po katerem mora voznik voziti s takšno hitrostjo, da vozilo ves čas obvladuje in da ga lahko ustavi pred oviro, ki jo glede na okoliščine lahko pričakuje ter da mora hitrost in način vožnje prilagoditi svojim sposobnostim, lastnosti in stanju ceste ter preglednosti na njej in vremenskim razmeram. Prav tako je kršil določila 130. člena ZVCP-1, ki prepovedujejo vožnjo pod vplivom alkohola. Splošno znano je, da vsaka vsebnost alkohola v telesu zmanjšuje zmožnost voznikove presoje nastale nevarne situacije in hitre reakcije. Pri tem pritožbeno sodišče ne dvomi v pravilnost dokazne ocene ugotovljenega dejstva zavarovančeve alkoholiziranosti. Ta izhaja tako iz zavarovančeve izpovedi, ko je priznal sicer le minimalno uživanje alkohola in navedel, da je bil bolj trezen od njegovih prijateljev, ki pa so bili, kot je bilo ugotovljeno, pod zelo močnim vplivom alkohola, nadalje iz izpovedi priče A. C., posebej tiste v kazenskem postopku, ko je v nasprotju z zavarovancem navedel, da je zavarovanec pil tudi kasneje v lokalu „T. planet“, ter končno iz samega ravnanja zavarovanca, ko je izpovedal, da na tleh ležečega človeka sploh ni videl in zato nanj ni reagiral in je pešca prevozil misleč, da je zapeljal čez „ležečega policaja“. Zavarovanec si je sam zmanjšal možnost ustreznega reagiranja in vplivanja na nevarnostno situacijo, saj zaradi neprilagojene hitrosti, alkoholiziranosti in posledično premajhne pazljivosti na dogajanje na cesti, ni mogel prilagoditi upravljanja vozila položaju, ki ga je ustvaril pešec.*

*Po drugi strani se je pešec s svojim ravnanjem izpostavil nevarnosti na način, kakršnemu bi se vsak razumen človek v življenju izognil. S takšnim ravnanjem je prevzel tveganje negativne posledice za tako ustvarjeno nevarnostno situacijo. Materialnopravno pravilna je ocena sodišča prve stopnje o peščeve 50 % prispevku k nastanku škode.*

## **VSL II Cp 1366/2015 – solidarna odgovornost znanega in neznanega vozila proti potniku**

*Temelj odškodninske odgovornosti voznika neznanega vozila je podan. Tudi če je moral voznik avtobusa zaradi nezadostne varnostne razdalje močnejše zavirati, je nevarno situacijo povzročilo neznano vozilo pred njim. Brez nevarnega obratovanja obeh motornih vozil do nesreče ne bi prišlo, saj je pred avtobusom vozeče osebno vozilo iz neznanega razloga nenadno zavrlo. Do zaviranja je prišlo v križišču, kjer se je promet odvijal počasi in zato zahtevana varnostna razdalja ni velika. Tožnici, ki je tretja oseba, je bila škoda povzročena v dogodku, v katerem sta bili udeleženi dve premikajoči se motorni vozili. Upravljavca nevarnih stvari za tretji osebi nastalo škodo odgovarjata solidarno (četrti odstavek 154. čl. Obligacijskega zakonika, v nadaljevanju OZ). Za škodo, nastalo v zvezi z nevarno stvarjo, kar vozilo v prometu je, se šteje, da izvira iz te stvari, razen, če se dokaže, da ta ni bila vzrok (149. čl. OZ). S trditvijo, da je zaviranje v prometu nekaj običajnega, tožena stranka torej od sebe oz. voznika neznanega motornega vozila, katerega odgovornost je objektivna, odškodninske odgovornosti ne more odvrniti. To bi lahko dosegla, če bi dokazala, da je vzrok tožničinemu padcu izven nevarne stvari (motnega vozila) in da je poškodba izključno posledica tožničine dejavnosti ali dejavnosti koga drugega, ki ga voznika nista mogla*

*pričakovati, se posledicam izogniti ali jih odstraniti (prvi in drugi odstavek 153. čl. ZPP). Česa takega tožena stranka niti zatrjevala ni.*

## **II Ips 137/2009 (julij 2012) – solidarna odgovornost imetnikov vozil proti pešcu**

*Zaradi trčenja vozil drugega in tretjega toženca je vozilo drugega toženca zadelo v tožnico, ki je bila pešec. Ob takšni dejanski ugotovitvi je pravilen tudi materialnopravni zaključek sodišča druge stopnje, da sta oba imetnika motornih vozil objektivno odgovorna za škodo, ki nastane v zvezi z njihovo uporabo (173 in 174. člen ZOR), pri čemer na podlagi četrtega odstavka 178. člena ZOR za škodo, ki jo pri nesreči dveh motornih vozil pretrpijo drugi, odgovarjata solidarno.*

*Pravilna je ugotovitev sodišča druge stopnje, da imetnik enega od več v prometni nesreči udeleženih motornih vozil proti oškodovancem, ki niso imetniki motornih vozil, ne more uveljavljati ugovora, da ni kriv. V razmerju do oškodovanca namreč ni pomembno, ali je morda kateri izmed imetnikov motornega vozila izključno kriv za nastalo škodo. Brez nevarnega obratovanja obeh motornih vozil do prometne nesreče sploh ne bi prišlo – zato je proti oškodovancu vsak imetnik motornega vozila vselej vsaj deloma odgovoren za škodo. Pravilno je stališče sodišča druge stopnje, da je tak ugovor lahko upoštevan le v morebitnem postopku med samima dvema imetnikoma motornega vozila, torej v regresni pravdi po 208. členu ZOR.*

## **VSL II Cp 1555/2012 (januar 2013) – ne-odgovorni voznik kot tretja oseba**

*Načelno pravno mnenje občne seje Vrhovnega sodišča RS z dne 16. 12. 1997 po stališču pritožbenega sodišča ne izključuje ugovora, da je v razmerju do tretjega (oškodovanca) v celoti odgovoren zgolj (izključno) eden izmed imetnikov premikajočega motornega vozila, drugi pa da je v celoti neodgovoren (tako krivdno kot objektivno). Citirano načelno pravno mnenje namreč rešuje zgolj vprašanje, ali je mogoče kot „drugega“ iz 4. odstavka 178. člena ZOR (sedaj 4. odstavek 154. člena OZ) šteti tudi imetnika motornega vozila, ki ni kriv in tudi ni objektivno odgovoren. Odgovor, ki ga daje načelno pravno mnenje, je pritrdilen.*

*Po stališču pritožbenega sodišča pa to ne more in ne sme izključevati možnosti ugovora, da je izključno odgovoren eden izmed udeležencev. Nasprotno stališče bi namreč različne udeležence postavilo v neenak položaj. Če je namreč dopustno ugotavljati, da oškodovanec (ki je – prav tako kot druga dva – imetnik motornega vozila) ni kriv in tudi objektivno ni odgovoren, potem mora biti prav isto dopustno tudi glede ostalih udeležencev prometne nezgode. To navsezadnje terja že jezikovni okvir četrtega odstavka 154. člena OZ, ki kot nujni pogoj za vzpostavitev solidarne odškodninske odgovornosti zahteva, da za škodo v celoti ali vsaj deloma odgovarjata dva imetnika motornih vozil.*

*Nobenega dvoma ni, da zavarovanec tožene stranke ni bil kriv za obravnavan škodni dogodek. To pa vendarle še ne pomeni, kot meni pritožba, da ni prav nič prispeval k nastanku prometne nezgode in da sta zato zavarovanec tožene stranke in oškodovanec v enakem dejanskem in pravnem položaju. Prav tista edina dejanska razlika, ki jo omenja sam pritožnik (to je: da je bilo tožnično vozilo ustavljeno, vozilo zavarovanca pa se je premikalo) je po presoji pritožbenega sodišča odločilna pravno relevantna okoliščina, zaradi katere položaja obeh udeležencev z vidika 4. odstavka 154. člena OZ nista enaka.*

*Dejstvo, da je oškodovanka stala pri miru, namreč pomeni, da v tistem hipu z njene strani nevarna dejavnost ni bila v obratu. Zato tudi ni podana ne njena krivdna in tudi ne objektivna odgovornost.*

*Glede zavarovanca tožene stranke pa slednjega ni mogoče trditi. On se je namreč premikal (po neizpodbijanih ugotovitvah sodišča prve stopnje s hitrostjo 60 km/h). Z njegove strani je torej pretila sorazmerno velika gibalna količina. Prav ta hitrost, masa in z njo povezana sila pa so tisto, zaradi česar obratovanje avtomobila pomeni nevarno dejavnost in zaradi česar je prišlo do škode takšnega obsega, do kakršnega brez tega vzroka ne bi prišlo. V primeru zavarovanca tožene stranke se je torej nevarna dejavnost udejanila in je podana njegova objektivna odgovornost v razmerju do tretjega, v primeru oškodovanke pa ne. V tej luči je zato treba razumeti tako sodno prakso kot teorijo, ko pravi, da „brez nevarnega obratovanja obeh motornih vozil do prometne nesreče sploh ne bi prišlo“.*

## **II Ips 66/2011 (marec 2014) – mirujoče vozilo**

*Uzakonitev objektivne odgovornosti za nevarne stvari in dejavnosti je reakcija prava na nepravilnost položaja, v katerem so se znašli oškodovanci zaradi obratovanja stvari, ki jih pravo opredeljuje kot nevarne oziroma kot nevarno opredeljuje njihovo obratovanje in za katere ni nihče kriv. Objektivna odgovornost je bila tako vpeljana samo za tiste nevarnosti, glede katerih ni normalno, da bi morale ogrožene osebe same nositi breme rizika. Tako je tudi pojem nesreče najmanj dveh premikajočih se motornih vozil treba razumeti v tem kontekstu. Odgovor na vprašanje, ali gre v konkretnem primeru za takšno nesrečo, je tako odvisen od ugotovitve, ali nesreča izvira iz nevarnega delovanja motornega vozila, zaradi katerega je predpisana objektivna odgovornost. Tako ni mogoče trditi, da le premikanje motornega vozila spada v pojem njegovega nevarnega delovanja, pač pa nevarno delovanje vključuje tudi čas, ko motorno vozilo sicer miruje, vendar je udeleženo v prometni situaciji. Vozilo je v obratovanju, čeprav miruje, če je zaustavljeno v prometu, ki teče, ker predstavlja vir povečane nevarnosti (ostali udeleženci nanj reagirajo). V vsakem posameznem primeru je treba odgovoriti, ali obravnavana škoda in sosledje dogodkov, ki so privedli do nje, pomenijo realizacijo tiste nevarnosti, zaradi katere je uzakonjena objektivna odgovornost imetnika nevarne stvari. Ker je v tej zadevi ugotovljeno, da sta bili v prometni situaciji udeleženi obe vozili, tudi mirujoče, za delovanje katerega odgovarja revidentka, in je do škode prišlo ravno zaradi skupnega obratovanja obeh motornih vozil, je uporaba določbe 154. člena OZ pravilna.*



# Okrogla miza: Vloga potrošnika pri avtomobilskih zavarovanjih

*Moderator: Milan Viršek, Pozavarovalnica Sava, d. d.*

*Sodelujejo:*

*Sergej Simoniti, Agencija za zavarovalni nadzor*

*Rudi Lipovec, Zavarovalnica Triglav, d. d.*

*Zoran Milošević, Zavarovalnica Triglav, d. d.*

*Robert Sraka, Zavarovalnica Sava, d. d.*

*mag. Dejan Srše, Adriatic Slovenica, d. d.*

*mag. Andrej Šega, Generali zavarovalnica, d. d.*





## Avtomobilska zavarovanja: raznovrstnost in kakovost ponudbe

Slovensko zavarovalno združenje  
XXIII. seminar  
6. april 2017

Andrej Šega

Internal

### Vsebina

2

- Lokalne specifičnosti
- Poleg osnovnega zavarovanja še ....



Internal

Lokalne specifičnosti




3

**Kasko zavarovanje**

- standardno zavarovanje
- za starejša vozila, za starodobnike, ...
- sploh ne nujno vedno tudi delni kasko

**Odbitna franšiza**

- element vključenosti stranke v škodno dogajanje za potrebe določitve bodočega škodnega dogajanja
- odstotek od škode
- odstotek od vrednosti vozila
- minimalni znesek in hkrati odstotek



Internal

Lokalne specifičnosti

4

**Brandirano zavarovanje**

- za točno določeno znamko
- za točno določenega prodajalca vozil ne glede na znamko vozil
- specifična kritja
- element dodane vrednosti (one-stop-shop)
- izpis na dokumentaciji (polica, welcome letter, ...)

**Vozni parki**


- individualna obravnava (underwriting proces)
- pomemben vpliv upoštevanja dejavnosti stranke (lahko tudi 100% doplačilo)



Internal


5


## Lokalne specifičnosti



### On-line sklepanje


- običajno samo za določena zavarovanja
- primerljivi trgi niso vedno primerljivi (Italija, Avstrija)






### Telemetrija

- „usage based insurance“ (PAYD, PHYD)
- na nekaterih trgih ciljano na točno določene skupine uporabnikov
- raznolikost ponudbe naprav (tehnični, cenovni vidik)
- profitabilnost (upoštevati vsaj na dolgi rok)





Internal

6

## Poleg obveznega zavarovanja še ...



The diagram shows a car with several vertical lines pointing to different parts of the vehicle, each associated with a specific insurance option:

- Zavarovanje naravnih nevarnosti** (Natural hazards insurance)
- Zavarovanje voznika** (Driver insurance)
- Zavarovanje športne opreme** (Sports equipment insurance)
- Kraja vozila** (Theft of the vehicle)
- Zavarovanje stroškov uporabe nadomestnega vozila** (Insurance of costs of using a replacement vehicle)
- Zavarovanje osebne prtljage** (Personal baggage insurance)
- Zavarovanje delnega kaska** (Partial comprehensive insurance)
- Kraja vozila ali delov vozila** (Theft of the vehicle or parts of the vehicle)
- Pravna zaščita** (Legal protection)
- Nezgodno zavarovanje potnikov** (Accident insurance for passengers)
- Asistenca** (Assistance)
- Zavarovanje pnevmatik** (Tire insurance)
- Divjad** (Wild animals)
- Zamrznitev bonusa** (Freezing of bonus)
- Odkup prve škode** (Redemption of first claim)



Internal





# Donosnost avtomobilskih zavarovanj v okvirih Solventnosti 2

*Rudi Lipovec  
Zavarovalnica Triglav, d. d.*

# XXIII. Seminar s področja avtomobilskega zavarovanja

Rudi Lipovec



Ljubljana, 6. April 2017



Vse bo v redu.



triglav

## Kakšen je vpliv nove regulative na:

- Zavarovalnico ?
- Zavarovanca ?
- Pozavarovalni trg?

Na dolgi rok zavarovalnica vsa bremena prenese na zavarovance



triglav

### Zavarovanec

**AO** dojema kot takso, saj ima v primeru aktivacije police z zavarovalnico opravka oškodovanec =>

Premija je poglobitni kriterij pri odločanju!  
Zaradi B/M sistema je premija kompleksna mera

Velik delež zavarovancev poleg AO sklene še ostala kritja:

- Kasko
- AO+
- Asistenca
- Nezgodna
- .....

3



triglav

### Sestava premije

- Škode
- Stroški:
  - Sklepalne provizije
  - Cenilni stroški
  - Ostali stroški

**-Servis kapitala (donosnost)**

4



triglav

## Kapitalske zahteve in donosnost

Pred obdobjem S2 so bile vse vrste kapitalno enako zahtevne. Mera za zahtevo je bila **premija/škoda**

S2 meri tveganja:

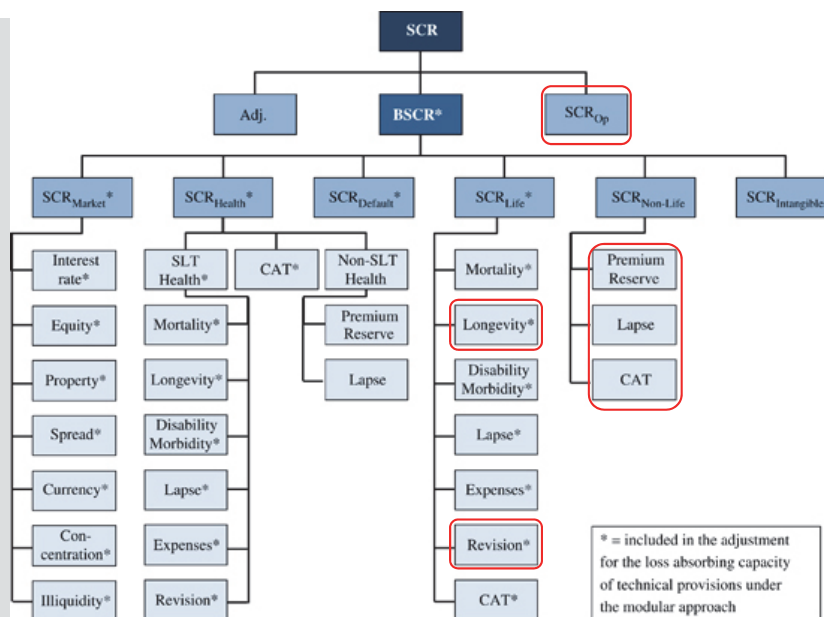
AO je kapitalno zelo zahtevna vrsta.

Težava je že prepoznati vsa tveganja. Potrebno pa jih je tudi ovrednotiti

5



triglav



6



triglav

## Kapitalske zahteve in donosnost

Ali bodo vse zavarovalnice enako kvalitetno pripoznavala tveganja

Mižanje pred resnico se včasih splača

7



triglav

## Vpliv na pozavarovanje

Zavarovalnice bodo pozavarovanje dejansko dojemale tudi kot kapitalsko olajšanje;

### **Komutacije;**

Pozavarovalnice so bistveno bolj naklonjene komutacijam v režimu S2.

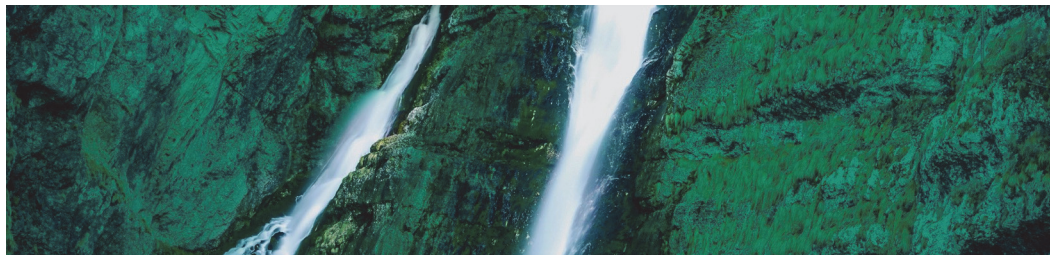
Na roko komutiranju gre tudi stanje na kapitalnem trgu

8



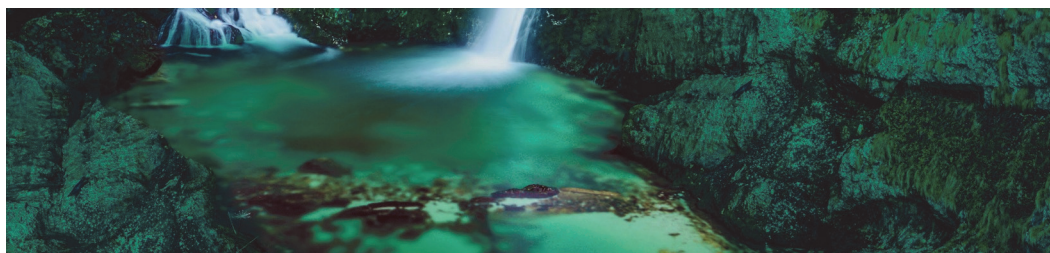
# Digitalizacija in podatkovne baze SZZ

*Robert Sraka  
Zavarovalnica Sava, d. d.*



## DIGITALIZACIJA IN PODATKOVNE BAZE SZZ

ROBERT SRAKA, ZAVAROVALNICA SAVA  
SLOVENSKO ZAVAROVALNO ZDRUŽENJE – XXIII. SEMINAR S PODROČJA AVTOMOBILSKEGA ZAVAROVANJA  
LJUBLJANA, 6. APRIL 2017



## IZHODIŠČE

Izhodišče: Vloga potrošnika pri avtomobilskih zavarovanjih

Kaj zavarovalnice **nauredimo** za potrošnika, da bi bila njegova izkušnja z avtomobilskim zavarovanjem **čim ugodnejša oziroma mu pisana na kožo**? Tudi to je eden od ciljev **digitalizacije** poslovanja. Mu zavarovalnice res sledimo, ali pa »branimo« stare položaje? V okviru SZZ imamo na voljo več orodij, ki bi nam lahko pri tem pomagala. Jih izkoriščamo?

Omejimo se na:

- Spletna izračune in sklepanje avtomobilskih zavarovanjih
- Spremembe v procesih pri prijavi škod

## VPRAŠANJA PRI SKLEPANJU ZAVAROVANJ IN LIKVIDACIJI ŠKOD

### Sklepanje zavarovanj:

- Je sklepanje zavarovanj hitro? Koliko (nepotrebnih) podatkov mora zavarovanec vpisati ali posredovati?
- Ali zavarovancem omogočimo, da učinkovito uporabljajo tisti »komunikacijski kanal«, ki ga želijo?
- Si res večina zavarovancev želi sklepati zavarovanje na sedanji način?

### Likvidacija škod:

- So postopki likvidacije škod hitri? Ali je res potrebno, da gre vsaka škoda skozi proces »človeške« verifikacije škode?
- Je potreba po prepoznavanju prevar dovolj dober argument, da se procesi delno ne digitalizirajo? Smo pri prepoznavanju prevar učinkoviti?

3

XXIII. SEMINAR S PODROČJA AVTOMOBILSKEGA ZAVAROVANJA

6. april 2017



## KAKO SEDAJ PONUJAMO SKLEPANJE ZAVAROVANJ?

**Enostavno in ugodno do avtomobilskega zavarovanja.**

Znamka avtomobila  
Izberite

Model avtomobila  
Izberite

Vrsta goriva  
Izberite

Tip avtomobila  
Izberite

Letnik avtomobila  
Izberite

Lastnik sem  
Izberite

Začetek zavarovanja  
31

**Moj avto**

Spoštovani!  
Na naslednjih straneh lahko izdelate

Originalno zavarovalno polico boste

Za dodatne informacije nas lahko

**Izberite željeno vozilo**

Znamka vozila  
Izberite znamko

Model vozila  
Izberite letnik

Tip  
Izberite model

Leto prve registracije  
Izberite tip

Dodatno  
Izberite leto

Ne  
Da

**Tvoj avto**

Letnik \*  
2017

Avtomobil \*  
ZAČNITE TIPKATI NAZIV AVTOMOB

Motor:  
Št. vrat:

**Podatki o vozilu**

Podatke o vozilu lahko naložite tudi s pomočjo Eurotax šifre:  
[Kje najdem eurotax številko?]

Znamka vozila:  
Model vozila:  
Številka šasije:  
Stanje števca v km.:  
Datum (ali predvideni datum) prve registracije:  
Registrski številka:

Volvo (S)  
Izberite model vozila

Naloži

4

XXIII. SEMINAR S PODROČJA AVTOMOBILSKEGA ZAVAROVANJA

6. april 2017





## ZAKAJ NE TAKO?

Unesite registrarsku oznaku (avtomobila ili motocikla)

ZG 1234AB Izračun Kontakt

Nemam registracijo, novo vozilo:

- želim osigurati osebni avtomobil
- želim osigurati motocikl

- Skoraj vse zavarovalnice za informativni izračun ali sklenitev police zahtevajo izbiro avtomobila in vnos podatkov o registraciji, nekatere celo številko šasije
- Večina potrebnih podatkov je na voljo v matičnem registru vozil (eMRVL), do katerega imajo zavarovalnice dostop (ni Eurotax kode oziroma naziva)
- Z integracijo eMRVL bi lahko vnos podatkov bistveno poenostavili
- Ne samo to – precej podatkov v evidencah zavarovalnic je napačnih, kar kaže primerjava registrov eMRVL in registra RAZ, ki ga polnijo zavarovalnice

5

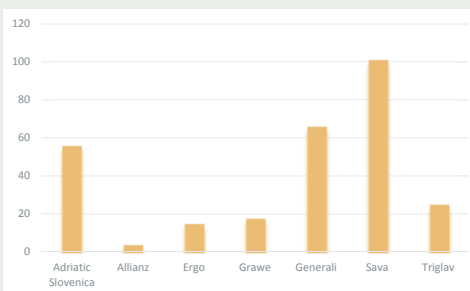
XXIII. SEMINAR S PODROČJA AVTOMOBILSKEGA ZAVAROVANJA

6. april 2017



## UPORABA EMRVL

- Zavarovalnice sicer uporabljajo dostop do eMRVL, vendar ne na spletu
- Zavarovalnice so si same omejile dostop do podatkov o lastniku oz. uporabniku vozila, če obstoječe zavarovanje ni sklenjeno pri isti zavarovalnici
- Zakaj ne uporabiti enak pristop kot portal e-uprave?



Opis	Število obiskov
Infocenter iskanje - zavarovalnice	223.685
Infocenter iskanje - javni iC	158.993
Emrvl Iskanje	133.713
RŠK Bonus malus iskanje	119.676
PZ Iskanje	59.409
RŠK Iskanje po osebah	55.044
RŠK Iskanje po vozilih	15.358
<b>Skupaj</b>	<b>765.878</b>

\* podatki za zadnjih 6 mesecev

6

XXIII. SEMINAR S PODROČJA AVTOMOBILSKEGA ZAVAROVANJA

6. april 2017



## DOSTOP DO PODATKOV O VOZILU

- Register vozil je javno dostopen na portalu e-uprava – vsi podatki iz prometnega dovoljenja (razen podatkov o lastniku in uporabniku) so na voljo, če vpišemo številko prometnega dovoljenja in registrsko označbo
- Zavarovalnice se lahko odločijo, kateri dodatni podatek je smiselno pridobiti od zavarovanca, da lahko zavarovalnica prebere tudi podatke o lastniku in uporabniku in s tem pospeši vnos podatkov

7

XXIII. SEMINAR S PODROČJA AVTOMOBILSKEGA ZAVAROVANJA

6. april 2017



## PREVERJANJE ZAVAROVANOSTI VOZILA

- Naslednji problem je podaljševanje prometnega dovoljenja – tudi tu je še zmeraj potrebna papirna policca (za razliko od npr. Hrvaške, kjer to ni potrebno)
- Že pred časom je bila sprožena pobuda za »brezpapirno preverjanje zavarovanosti vozila« v postopku podaljševanja prometnega dovoljenja. Ministrstvo za infrastrukturo (MZI) je za realizacijo zainteresirano, vendar na strani zavarovalnic pričakuje zanesljiv in robusten informacijski sistem.
- Za to je potrebno nadgraditi sistem RAZ (prehod na različico 2)
- Je treba pri tem čakati, da se prilagodijo vse zavarovalnice, ali pa se je moč dogovoriti za to, da se zavarovanost vozila preverja elektronsko za zavarovalnice, ki so se že prilagodile? Kaj je interes naših strank?

8

XXIII. SEMINAR S PODROČJA AVTOMOBILSKEGA ZAVAROVANJA

6. april 2017



## PRIJAVA ŠKODE – KAKO POSPEŠITI POSTOPEK

- Če želimo razmišljati o digitalizaciji na strani škodnega postopka je ključna začetna segmentacija zahtevka. Gre za preprosti zahtevek brez tveganja prevare, ga je mogoče likvidirati hitro, celo samodejno brez človeške intervencije
- Zavarovalnice imajo interne kriterije za segmentacijo
- Postopek bi lahko pohitrili z uporabo skupnega orodja, ki ga imajo zavarovalnice v okviru SZZ – Admiral
- To seveda zahteva spremembe: namesto posamičnega ročnega vpogleda, kot se to izvaja sedaj, je treba pripraviti spletno storitev, ki bo samodejno ob vsaki prijavi škode izračunala t.i. »fraud score«

9

XXIII. SEMINAR S PODROČJA AVTOMOBILSKEGA ZAVAROVANJA

6. april 2017



## UPORABA "ADMIRALA"

- Še zmeraj skromna uporaba: v letu 2016 so skoraj vse zavarovalnice Admiral uporabljale bistveno manj kot leto poprej
- V letu 2017 pomembne spremembe: Admiral je začela uporabljati tudi **Zavarovalnica Triglav**, največji premik v uporabi pa je pri **zavarovalnici Generali**, pri Zavarovalnici Sava je, tudi kot posledica združevanja ZM in Tilie, uporaba drastično upadla, sedaj se ponovno povečuje

Povprečno mesečno število dogodkov	Število vpogledov v spis			Vpogledi v socialno omrežje			Oddane prošnje za vpogled v spis druge zavarovalnice			Spremembe statuta sumljivega spisa		
	2015	2016	2017	2015	2016	2017	2015	2016	2017	2015	2016	2017
Adriatic Slovenica, Zavarovalna družba, d.d.	43	16	26	95	20	34	7	2	5	3	2	2
GRAWE, Zavarovalnica, d.d.	0	1	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0
GENERALI, Zavarovalnica, d.d.	8	7	51	33	19	63	1	0	2	1	1	11
Zavarovalnica Sava, d.d.	296	49	22	52	37	34	6	2	1	5	1	0
Zavarovalnica Triglav, d.d.	0	0	9	0	0	30	0	0	0	0	0	1
<b>Skupaj</b>	<b>347</b>	<b>73</b>	<b>110</b>	<b>181</b>	<b>77</b>	<b>161</b>	<b>14</b>	<b>4</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>4</b>	<b>14</b>

\* za 2017 podatki za januar in februar

10

XXIII. SEMINAR S PODROČJA AVTOMOBILSKEGA ZAVAROVANJA

6. april 2017



## KAKO TOREJ?

### Sklepanje zavarovanj:

- Kazalo bi uporabiti eMRVL za poenostavitev postopkov za uporabnike ter zagotovitev večje kakovosti podatkov v zbirkah zavarovalnic.
- Kazalo bi spremeniti pravila za dostop do podatkov o lastniku in uporabniku vozila v eMRVL. Dogovoriti se za dodatni podatek, ki bi omogočil dostop zavarovalnicam in skrajšal vnos podatkov.
- Čim prej zagotoviti elektronsko preverjanje zavarovanosti vozil.

### Likvidacija škod:

- Smiselno bi bilo Admiral razširiti na način, da bi posredoval zunanjo oceno tveganja prevare za vsako prijavljeno škodo že ob prijavi. To bi pospešilo digitalizacijo procesa likvidacije škod.



# Nove tehnologije pri avtomobilskih zavarovanjih – aplikacija Drajev

*Zoran Milošević  
Zavarovalnica Triglav, d. d.*

XXIII. seminar s področja avtomobilskega zavarovanja, 6. april 2017, Gospodarska zbornica Slovenije, Ljubljana

## Nove tehnologije pri avtomobilskih zavarovanjih: aplikacija Drajev

Zoran Milošević, Zavarovalnica Triglav, d.d.



Vse bo v redu.

**triglav**

[www.triglav.si](http://www.triglav.si)

### Globalni trendi – nova era poslovnih inovacij



- Socialno demografske spremembe
- Urbanizacija in integrirana mobilnost
- Digitalna revolucija
- Hiper tekmovalnost podjetij
- Hitro spreminjajoči se poslovni ekosistemi
- Nova moč strank in sofisticiranost
- Disrupcija
- .....

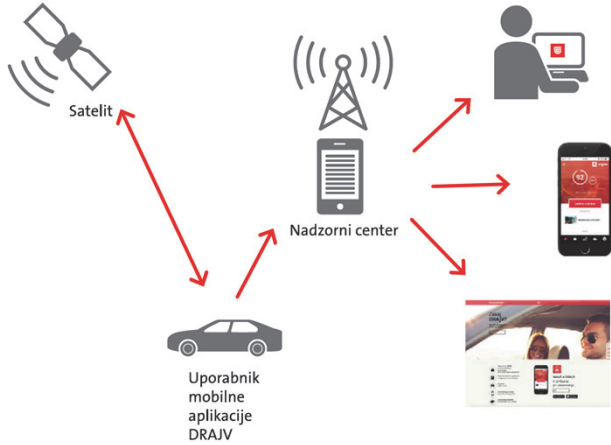


XXIII. seminar s področja avtomobilskega zavarovanja, 6. april 2017, Gospodarska zbornica Slovenije, Ljubljana



XXIII. seminar s področja avtomobilskega zavarovanja, 6. april 2017,  
Gospodarska zbornica Slovenije, Ljubljana

### Princip telematike



XXIII. seminar s področja avtomobilskega zavarovanja, 6. april 2017,  
Gospodarska zbornica Slovenije, Ljubljana

## Tehnologija

- Črna skrinjica (black box) 
- OBD II (dongle)  
- Original proizvajalčeva naprava (OEM) 
- Pametni telefon 

 XXIII. seminar s področja avtomobilskega zavarovanja, 6. april 2017, Gospodarska zbornica Slovenije, Ljubljana


## Tradicionalni risk model

- starost voznika
- vozniške izkušnje
- karakteristike vozila
- preteklo škodno dogajanje ...

→

## UBI risk model

**KAKO VOZIŠ**

 XXIII. seminar s področja avtomobilskega zavarovanja, 6. april 2017, Gospodarska zbornica Slovenije, Ljubljana

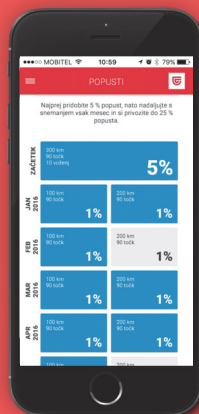




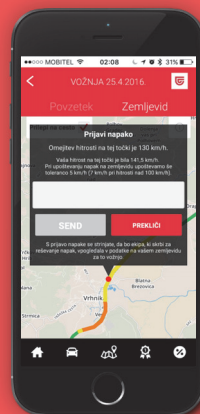
## Mladi vozniki - nevarni vozniki?



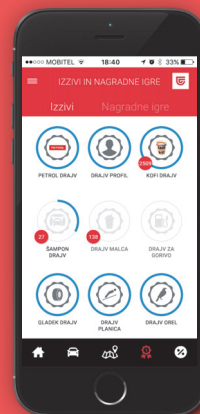
XXIII. seminar s področja avtomobilskega zavarovanja, 6. april 2017,  
Gospodarska zbornica Slovenije, Ljubljana



25 % popust !



Profesionalne mape



Drajv izzivi in značke



XXIII. seminar s področja avtomobilskega zavarovanja, 6. april 2017,  
Gospodarska zbornica Slovenije, Ljubljana

 **triglav** 

Priložnosti povezovanja ...









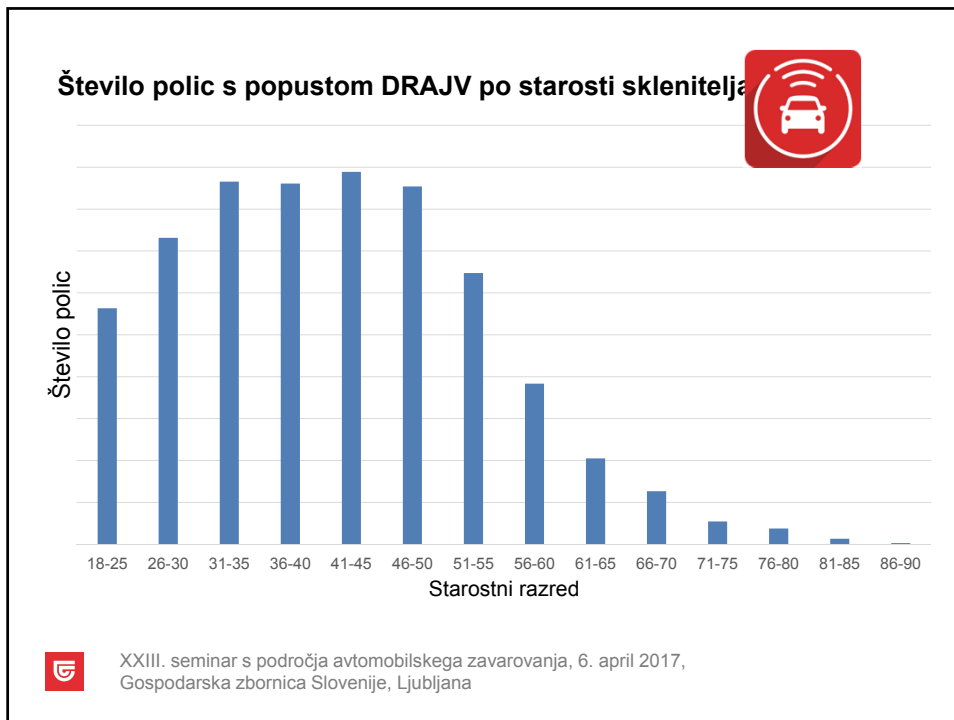


 XXIII. seminar s področja avtomobilskega zavarovanja, 6. april 2017,  
Gospodarska zbornica Slovenije, Ljubljana

**Trenutno stanje** 

- 67.000 prenosov
- 41.000 aktivnih uporabnikov
- 15.000 „hard userjev“
- prevoženih več kot 45 mio km
- vsak dan posnetih 6.000 poti
- Google Play rating 4.1

 XXIII. seminar s področja avtomobilskega zavarovanja, 6. april 2017,  
Gospodarska zbornica Slovenije, Ljubljana





# Varstvo potrošnika – pritožbe, izvensodno in sodno reševanje sporov

*mag. Dejan Srše*

*Adriatic Slovenica, Zavarovalna družba, d. d.*

## Varstvo potrošnika – pritožbe, izvensodno in sodno reševanje sporov

*mag. Dejan SRŠE*

XXIII. SEMINAR S PODROČJA  
AVTOMOBILSKEGA ZAVAROVANJA

2S

GZS, Ljubljana 6.4.2017

## IRPS

- Pomembno področje ureditve na področju zavarovalništva
- Cilj: varstvo potrošnika – hitrejše in cenejše reševanje sporov med distributerji in potrošniki
- ZZavar-1, ZIsRPS, IDD,...
- Obveznost vzpostavitve sheme IRPS za zavarovalnice, zavarovalno zastopniške in posredniške družbe

2S

## *Izvensodno reševanje sporov med ponudniki storitev in potrošniki*

- Notranji pritožbeni postopek
- **Mediacija**
  - obvezen izbor izvajalca IRS (jun 2016->)
  - Mediacijski center SZZ (avg 2016->)
  - obvezna mediacija (!)
  - obvezna objava izvajalca IRS v pogojih + 545

2S

## *MEDIACIJA*

- **Neformalen, zaupen postopek v katerem stranki s pomočjo nevtralne 3. osebe skušata rešiti sporno razmerje**
- **Mediator:**
  - **ne sodi** – posluša, vodi in usmerja k rešitvi, sprejemljivi za obe strani - pomaga, da stranke same najdejo rešitev (posebna znanja, mediacijske tehnike, verbalna in neverbalna komunikacija)
  - **ne izda zavezujoče odločbe**

2S

## *Mediacija vs Pravda*

<ul style="list-style-type: none"><li>● Neformalna</li><li>● Rešitev – interes strank</li><li>● Hitra</li><li>● Zaupna</li><li>● Poceni</li><li>● <i>win-win</i></li><li>● Pogled v prihodnost</li><li>● Ustni postopek</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>● Formalno</li><li>● Sodba – pravna pravica</li><li>● Počasno</li><li>● Javno/redko zaprto</li><li>● Drago</li><li>● <i>win-lost</i></li><li>● Pogled v preteklost</li><li>● Veliko se piše</li></ul>
---	---

2S

## *Izvensodno reševanje sporov med ponudniki storitev in potrošniki*

- Spletno reševanje potrošniških sporov iz pogodb, sklenjenih preko spleta ([ec.europa.eu/odr](http://ec.europa.eu/odr))
- Varuh dobrih poslovnih običajev v zavarovalništvu
- Arbitraža

2S

## *Sodno reševanje sporov med ponudniki storitev in potrošniki*

- mora biti vedno omogočeno
- posebna pravila za potrošnike (ZArbit, ZPP-E,...)

as

*dejan.srse@as.si*

as



