

Zavarovanje motornih vozil danes in jutri – problematika zavarovanja avtonomnih vozil

JERNEJ VEBERČ
univerzitetni diplomirani pravnik
direktor službe za zavarovalno pravo,
Zavarovalnica Triglav, d. d.

1. Uvod

Pri zavarovanju vozil je krog zavarovalne ponudbe bolj ali manj sklenjen. Zavaruje se lahko vozilo samo (vozilo kot predmet zavarovanja) – tako imenovano kasko zavarovanje, zavaruje pa se lahko tudi njegova uporaba. Tu so najpogostejša asistenčna zavarovanja, zavarovanja pravne pomoči in nezgodna zavarovanja oseb v vozilu – voznika in potnikov. Minimalni standard zavarovanosti je zavarovanje avtomobilske odgovornosti, ki je obvezno.¹ To pomeni, da uporaba (registriranega) motornega vozila v prometu ni dovoljena, če lastnik ni prej sklenil zavarovanja avtomobilske odgovornosti.

Zakon o zavarovalništvu (ZZavar-1)² naštetu zavarovanja razvršča v različne zavarovalne vrste, tako da zavarovanja na prvi pogled nimajo kaj dosti skupnega: gre za nezgodno zavarovanje, zavarovanje kopenskih motornih vozil, zavarovanje odgovornosti pri uporabi vozil, zavarovanje stroškov postopka, zavarovanje pomoči.³ Vsa ta zavarovanja pa imajo isti predmet oziroma njihovo kritje se nanaša na uporabo istega predmeta, zato jih obravnavamo združeno.

To so tradicionalni zavarovalni »produkti«, ki so se v zadnjih letih le malo vsebinsko spremenjali in dopolnjevali. Korenitejših sprememb ne moremo pričakovati niti v bodoče. Bolj kot z

¹ Glej na primer ponudbo avtomobilskih zavarovanj pri Zavarovalnici Triglav na spletni strani <www.triglav.si/zavarovanja/posamezniki/avtomobilska_zavarovanja> (1. 4. 2019). Podobno ponudbo imajo druge slovenske in tuje zavarovalnice; razlike se zlasti nanašajo na ceno zavarovanj (višino zavarovalne premije) in kakovost zavarovalnih storitev.

² Uradni list RS, št. 93/15, 9/19.

³ Zavarovalne vrste so navedene v drugem odstavku 7. člena ZZavar-1. Naštete so zavarovalne vrste iz 1., 3., 10., 17. in 18. točke drugega odstavka 7. člena ZZavar-1.

vsebinsko zavarovanj se zavarovalnice ukvarjajo z razvojem trženjskih pristopov – poenostavljeno povedano, z vprašanjem, kako se zavarovalcu približati na daljavo s pametnimi digitalnimi napravami in kako slediti njegovemu življenjskemu slogu. V Sloveniji je bilo v letu 2017 le 0,76 odstotka avtomobilskih zavarovanj sklenjenih po spletu,⁴ kar ponuja veliko možnosti za izboljšanje.

2. Vpliv razvoja avtomobilizma na zavarovanje

Zavarovalna kritja komercialnih zavarovalnic so odvisna od nevarnosti za škodo, ki se lahko pripeti premoženju ali osebam. Če obstaja stvarna (realna) nevarnost, da iz kakenga razloga nastane škoda, zavarovalnice v tržnih razmerah prej ali slej oblikujejo produkt, ki zavarovancu ponuja zaščito pred pretečo nevarnostjo.⁵ Predvidevam, da bodo v uvodu naštetih produkti našli mesto tudi v avtomobilski prihodnosti.

Razvoj avtomobilske industrije je hiter, vozne lastnosti in varnost vozil se nenehno izboljšujejo. Nemogoče pa si je predstavljati, da bi iznašli vozilo, ki bi bilo popolnoma neranljivo in hkrati neškodljivo. Ker nakup vozila za večino pomeni velik strošek, kupec (fizična ali pravna oseba) pri nakupu vozila ravna razumno in se tudi vpraša, ali bi se lahko vozilu kaj zgodilo. Ker obstaja možnost, da se vozilo poškoduje, imamo na voljo kasko zavarovanje. Sodobni varnostni sistemi v vozilu resda zmanjšujejo verjetnost, da se vozilo poškoduje. Po drugi strani pa ti varnostni sistemi niso poceni. Njihovo poškodovanje povzroči dodatne stroške zamenjave celotnih sklopov. Zaradi razvoja se torej škodna nevarnost zmanjšuje, višina potencialne škode pa se povečuje. Škodno tveganje je dejansko in znatno, kar osmišlja kasko zavarovanje. Poleg nevarnosti v prometu vozilu pretijo tudi druge nevarnosti, na primer naravne nesreče, vandalizem, kraja, ki jih prav tako krije kasko zavarovanje kot dodatno kritje za doplačilo premije.

Podobno je pri poškodovanju oseb v vozilu, tako potnikov kot voznika. Tudi če bi vloga voznika z avtonomnimi vozili izumrla, bi nevarnost za potnike obstajala še naprej. Zanesljivo se bo zmanjševala verjetnost poškodovanja, vendar bodo najkakovostnejše zdravstvene storitve čedalje dražje, in vprašljivo je, koliko bodo krite z različnimi oblikami zdravstvenega zavarovanja. Smiselnost nezgodnega zavarovanja oseb v vozilu torej ne bo izginila.

⁴ Več o tem v publikaciji Slovenskega zavarovalnega združenja *Zavarovanja motornih vozil 2018*: <<http://zmv.zav-zdruzenje.si/index.html#firstSection>> (1. 4. 2019).

⁵ Le redke nevarnosti po splošnem prepričanju veljajo za nezavarovaljive. Med te izjeme spadajo vojne nevarnosti in terorizem.

Asistenčna zavarovanja⁶ imajo v sodobnem hitrem načinu življenja vse večji pomen in pričakujemo lahko njihov nadaljnji razvoj. Pokrivajo vrzel med klasičnim škodnim zavarovanjem, ki zavarovancu pokrije navadno škodo,⁷ in vsemi sitnostmi, ki jih ima zaradi škodnega primera. Ni pomembno le to, da zavarovanje na primer omogoča brezplačno popravilo poškodovanega vozila, temveč imetnik vozila pričakuje celovito storitev, ki bi zmanjšala preglavice ob škodnem primeru: pomoč na cesti, vleko pokvarjenega ali poškodovanega vozila do mehanične delavnice, dostavo goriva, nadomestno vozilo, zasilno nastanitev potnikov in podobno. Gre za storitve, ki jih poleg zavarovalnic organizirajo in izvajajo različni profesionalni ponudniki, vključno s prodajalci vozil.

Ne nazadnje, dokler bo vozilo upravljal voznik, ki je človek z vsemi dobrimi in slabimi človeškimi lastnostmi – s svobodno voljo, nebrzdan, zmotljiv – se bodo dogajale kršitve prometnih predpisov. Voznik bo tako kdaj pa kdaj potreboval pravno pomoč v uradnih postopkih, ki bodo sproženi zoper njega. To pomoč mu bo zagotavljalo tudi zavarovanje pravne zaščite, ki mu bo krilo nekatere stroške pravne pomoči.⁸

3. Zavarovanje proizvajalčeve odgovornosti

Zavarovanje proizvajalčeve odgovornosti krije škodo, ki nastane oškodovancu zaradi napake na izdelku, ki ga je zavarovanec dal v promet. To zavarovanje ščiti interese proizvajalcev; to je gospodarskih subjektov, ki dajejo v promet izdelke ali opravljajo storitve v zvezi s temi izdelki.⁹ Zavarovalna zaščita je zanje izredno pomembna, saj je odškodninska odgovornost proizvajalca zelo stroga – objektivna, tako z vidika 155. člena Obligacijskega zakonika (OZ)¹⁰ kot z vidika 7. člena Zakona o varstvu potrošnikov (ZVPot).¹¹ Za odgovornost za škodo zado-

⁶ To so t. i. zavarovanja pomoči. »Zavarovanje pomoči je zavarovanje, ki krije pomoč osebam, ki zaidejo v težave na potovanju oziroma v drugih primerih odsotnosti od njihovega doma oziroma stalnega prebivališča« – 18. točka drugega odstavka 7. člena ZZavar-1.

⁷ Navadna škoda je zmanjšanje premoženja – glej 132. člen OZ.

⁸ ZZavar-1 v 17. točki drugega odstavka 7. člena določa: »Zavarovanje stroškov postopka je zavarovanje, ki krije stroške odvetnikov in druge stroške postopka.«

⁹ Takšno je kritje po splošnih pogojih za zavarovanje proizvajalčeve odgovornosti Zavarovalnice Triglav: <www.triglav.si/zavarovanja/podjetja/odgovornostna_zavarovanja/zavarovanje_proizvajalceve_odgovornosti_za_izdelke> (1. 4. 2019).

¹⁰ Uradni list RS, št. 97/07 – uradno prečiščeno besedilo, 64/16 – odl. US, 20/18.

¹¹ Uradni list RS, št. 98/04 – uradno prečiščeno besedilo, 117/04 – skl. US, 46/06 – odl. US, 114/06 – ZUE, 126/07, 86/09, 78/11, 38/14, 19/15, 55/17 – ZKotT, 31/18. ZVPot sicer določa zanimivo izjemo, ko predpisuje, da mora oškodovanec dokazati tudi vzročno zvezo med napako in škodo, saj se vzročna zveza pri objektivni odgovornosti praviloma domneva.

stuje, da njegov proizvod z napako obstaja in da je ta proizvod kupcu ali tretji osebi povzročil osebno ali premoženjsko škodo, ne glede na krivdo proizvajalca.¹²

Čeprav proizvajalci motornih vozil ogromno pozornost namenjajo brezhibni izdelavi vozil, ob množičnosti svetovnega prometa vendarle niso redki primeri, ko se na cesti znajde vozilo, ki zaradi kakšne pomanjkljivosti pomeni nevarnost za voznika in druge udeležence v prometu. Voznik za takšno pomanjkljivost verjetno sploh ne ve in vozilo normalno uporablja – dokler se ne zgodi nesreča.

Predpostavimo, da je izključni vzrok za nesrečo neustrezno vozilo (na primer odpoved zavor), za kar voznik prej ni vedel. Za trenutek pustimo ob strani voznikovo (krivdno) odškodninsko odgovornost proti drugemu vozniku in (objektivno) proti tretjim osebam, ki jo določajo pravila odškodninskega prava in o čemer bom spregovoril v nadaljevanju. V namišljenem primeru bi voznik (za svoje telesne poškodbe) in drugi oškodovanci naperili odškodninske zahtevke proti proizvajalcu vozila, tega pa bi ščitila zavarovalnica iz naslova zavarovanja proizvajalčeve odgovornosti. Če bi imeli oškodovanci sklenjeno kakšno svoje premoženjsko zavarovanje, bi njihovo škodo v prvi vrsti poravnala njihova zavarovalnica, ki bi nato uveljavljala povračilo od proizvajalca vozila ali njegove odgovornostne zavarovalnice na podlagi 963. člena OZ. Proizvajalec vozila oziroma njegova odgovornostna zavarovalnica, ki bi škodo povrnila, pa bi lahko nadalje uveljavljala povračilo od proizvajalca neustreznega sestavnega dela (na primer zavor) po pravilih odškodninskega prava.

Zavarovanje proizvajalčeve odgovornosti je torej pomemben del zavarovalne ponudbe pravnim osebam. Ob globalni prepletenosti proizvodnih verig pri različnih izdelkih, kot je to pri vozilih, se ta pomembnost še povečuje. To zavarovanje namreč ščiti tudi male dobavitelje sestavnih delov nasproti velikim korporacijam, ki so odjemalci njihovih izdelkov.

4. Zavarovanje avtomobilske odgovornosti

Zgoraj navedeni primer neustreznih zavor temelji na izmišljeni teoretični predpostavki, da odgovornost voznika (kot imetnika) neustreznega vozila ne obstaja, ker za to ni pravne podlage. Resnični pravni okvir je seveda drugačen. Voznik je odškodninsko odgovoren drugemu vozniku na podlagi pravil o krivdni odgovornosti (prvi in drugi odstavek 154. člena OZ). Preostalim udeležencem v prometni nesreči pa imetnik vozila odgovarja objektivno kot imetnik nevarne stvari (149. in 150. člen OZ). Civilnopravnim posledicam svoje odgovornosti se voznik izogne s sklenitvijo zavarovanja avtomobilske odgovornosti. Kot določa 15. člen Zakona o obveznih zavarovanjih v prometu (ZOZP),¹³ je s tem zavarovanjem podano kritje za škodo,

¹² Grilc v: Plavšak, Juhart in dr., str. 894.

¹³ Uradni list RS, št. 93/07 – uradno prečiščeno besedilo, 40/12 – ZUJF, 4/16, 33/16 – PZ-F, 41/17 – PZ-G, 72/18.

ki jo z uporabo vozila povzroči tretjim osebam¹⁴ zaradi smrti, telesne poškodbe, prizadetega zdravja uničenja in poškodovanja stvari.

Zavarovanje avtomobilske odgovornosti je obvezno zavarovanje. Z obveznostjo sklenitve zakonodajalec ščiti zavarovanca,¹⁵ kar je značilno za vsako odgovornostno zavarovanje.¹⁶ Zavarovanec je odgovorna oseba, komu je povzročil škodo. Po načelu *neminem laedere*¹⁷ in izpeljanih pravilih odškodninskega prava (131. člen OZ in nasl.) mora to škodo povrniti, zato se njegovo premoženje zmanjša. Zavarovanje odgovornosti to zmanjšanje prepreči, saj odškodnino namesto njega plača zavarovalnica. Zavarovanje avtomobilske odgovornosti pa varuje tudi oškodovanca.¹⁸ Odškodnino lahko dokaj preprosto uveljavi neposredno od zavarovalnice (glej 965. člen OZ); zahtevka mu ni treba naslavljaliti na povzročitelja škode, ki se mu morda izmika, ne prizna odgovornosti ali finančno ni sposoben poravnati škode. To je za pravno varnost oškodovancev v prometu zelo pomembno. Zavarovalna zaščita zavarovancev in oškodovancev pozitivno vpliva na pravno varnost in razvoj prometa kot gospodarske dejavnosti ter lahko bistveno olajša naš vsakdan.¹⁹

5. Odškodninska odgovornost voznika in imetnika vozila

Pravila ZOZP in OZ torej (med drugim) ščitijo oškodovanca, tako da ob prometni nesreči čim lažje prejme odškodnino. Oškodovanca ne zanima, čigavo je vozilo; ali je last voznika, izposojeno ali ukradeno. Ne zanima ga, kdo je proizvajalec, uvoznik in prodajalec vozila. Zanj je bistveno le, da dokaže vse predpostavke odškodninske odgovornosti. Poenostavljeno povedano – če je oškodovanec tretja oseba,²⁰ mora dokazati (le), da je neko konkretno vozilo trčilo vanj in ga poškodovalo.

Čeprav je pri vsakem zavarovanju odgovornosti pomembno, kdo je zavarovanec, torej *čigava* odgovornost je krita, se pri zavarovanju odgovornosti v prometu osredotočamo predvsem na zavarovani predmet – ali je konkretno vozilo zavarovano. Ni pomembno, kdo je imetnik vozila, kdo je voznik in ali je to ista oseba. Za oškodovanca je bistveno, da je zavarovana odgo-

¹⁴ Izraz »tretje osebe« v ZOZP ni ustrezen; zajema vse osebe, ki niso istovetne z zavarovancem. Sam uporabljam izraz »tretje osebe« za oškodovance, ki niso upravljalci motornih vozil in se zanje ne uporablja prvi odstavek 154. člena OZ, pač pa pravila o objektivni odgovornosti. V četrtem odstavku 154. člena jih OZ imenuje »drugi«.

¹⁵ Ristin v: Ristin, Korbar in Simoniti, str. 105.

¹⁶ To velja tudi sicer za vsako premoženjsko zavarovanje.

¹⁷ Lat. 'nikomur škodovati'; načelo prepovedi povzročanja škode – primerjaj 10. člen OZ.

¹⁸ Ristin v: Ristin, Korbar in Simoniti, str. 107.

¹⁹ Več o tem Veberič, str. 1434.

²⁰ Torej ni voznik motornega vozila in se prvi odstavek 154. člena OZ ne uporablja.

vornost (vsakokratnega imetnika) glede vozila, s katerim je povzročena škoda. Zato se v zavarovalnem žargonu napačno uporablja izraz, da je zavarovano vozilo, namesto da je zavarovan voznik oziroma imetnik tega vozila.

Pojmovanje imetništva vozila in njegove odgovornosti proti tretjim osebam temelji na naši stoletni predstavi, da je imetnik tisti, ki vozilo (kot nevarno stvar) upravlja. Če se z vozilom povzroči škoda tretji osebi, s prstom pokažemo na voznika kot imetnika vozila. Identifikacija odgovorne osebe ni težavna, vsaj ne v razmerju do neposrednega oškodovanca. Vprašanje pa je, ali lahko takšna predstava vzdrži pri avtonomnem vozilu, ki ga »nekdanji« voznik sploh ne bo več upravljal. Voznikova vloga bo popolnoma pasivna, podobna vlogi potnika; sédel bo v vozilo, vnesel ciljne koordinate in čakal na prihod na cilj. Vmes pa počel različne reči, ki niso povezane z upravljanjem vozila. Podobno kot v taksiju, s tem da se bo vozilo upravljalo samo.

Če bi v takšnem položaju vozilo povzročilo škodo tretji osebi, s kakšno utemeljitvijo bi naslovili odškodninski očitek na »potnika«, ali če je potnikov več, na katerega? Imetništvo vozila v tem primeru pridobi popolnoma drugačen prizvok. Pravna teorija in praksa bosta poiskali odgovor na vprašanje, kdo je imetnik vozila v različnih položajih: pri kratkoročni izposoji, pri deljenju vozila (*car-sharing*), sopotništvu (*car-pooling*) in pri drugih oblikah skupne uporabe vozil. Če pa pogledamo z vidika oškodovanca in njegove pravne varnosti, mu poti do odškodnine ne smemo oteževati. Preprosto rešitev vidim v tem, da se zakonska obveznost sklenitve zavarovanja ne veže več na lastnika vozila, temveč na vozilo – neodvisno od odgovornosti lastnika. Če nekoliko šaljivo poenostavim, bi bil ključen popravek dveh besed v zakonu. Sedanje besedilo 15. člena ZOZP se glasi: »Lastnik vozila mora skleniti pogodbo o zavarovanju odgovornosti za škodo, ki jo z uporabo vozila povzroči tretjim osebam [...]« (poudaril J. V.), pri čemer je mišljeno, da škodo povzroči lastnik vozila z njegovo uporabo. Če bi ta stavek spremenili v: »Lastnik vozila mora skleniti pogodbo o zavarovanju *odgovornosti* za škodo, ki jo z uporabo vozila povzroči tretjim osebam«, naenkrat ne bi bilo več pomembno, kdo (če sploh) upravlja vozilo, temveč le to, da je vozilo v uporabi.

S tem bi bila podana podlaga za zavarovanje, ki ne bi bilo več nujno povezano z odgovornostjo lastnika oziroma imetnika vozila ali njegovega voznika. Krita bi bila škoda, ki jo je (kot objektivno dejstvo) povzročilo vozilo. To pa seveda ne bi preprečevalo nadaljnjih postopkov ugotavljanja odgovornosti različnih déležnikov. Le v prvi fazi bi omogočilo odškodovanje tretje osebe. Ohranili bi lahko pogoj, ki obstaja že danes, da se oškodovančevo upravičenje zmanjša, kolikor je sam prispeval k nastanku ali višine škode (drugi in tretji odstavek 153. člena OZ).

Druga možnost je nasprotna od opisane – da bi (obvezno) zavarovanje krilo vso škodo, ki nastane osebam v lastnem vozilu, ne glede na odgovornost imetnika vozila, kdorkoli že je (t. i. *no-fault* zavarovanje). Pri kombinaciji z avtomobilskim kasko zavarovanjem bi pokrili vso škodo v svojem vozilu, zavarovanje odgovornosti drugega vozila pa bi postalo nepomembno.

Nadaljnji razvoj vozil v smeri k avtonomnosti zahteva tudi bistvene prilagoditve infrastrukture, od cestišč do omrežij za prenos podatkov. Razvoj vozil torej terja skladen razvoj drugih dejavnosti, razvijala pa se bodo tudi zavarovanja, ki ščitijo interese teh dejavnosti, na primer montažno in gradbeno zavarovanje, strojelomno zavarovanje, požarno zavarovanje. Posebej

bo pomembna zaščita pred kibernetskimi nevarnostmi in tudi za to v Sloveniji že najdemo ustrezno zavarovanje.²¹

Danes lahko zavarovalničarji na podlagi izkušenj dobro predvidijo, koliko nesreč se bo zgodilo v nekem prihodnjem obdobju in kolikšna bo škoda. Posamezen dogodek pa je naključen in nepovezan z drugimi. Toda z avtomatizacijo prometa ter širjenjem in prepletanjem kibernetskega prostora posamičen škodni dogodek postane povezljiv z drugimi. Ena škoda lahko vpliva na drugo (učinek domin, učinek metulja). Vozila bodo komunicirala s cesto in med seboj. Tveganje bo postalo bistveno bolj sistematično.

Če bi popolna avtomatizacija vožnje izkoreninila prometne nesreče, bi odmrlo tudi odškodninsko pravo v prometu, prav tako vsa zavarovanja, ki so namenjena blažitvi posledic prometnih nesreč. Obratno sorazmerno pa bi se razvijale druge dejavnosti in temu bi sledila globalna zavarovalna industrija. Vendar ni bojazni, svetovni prevozni sistem nikoli ne bo tako popoln, da ne bo obstajalo realno škodno tveganje, tveganje za velike škode. Torej bo potrebno še zavarovanje za ta tveganja. In dokler bo človek sedel v vozilu, bo moral biti zavarovan tudi sam. Pa če bo vozilo upravljal ali ne.

8. Svobodna volja – pravica kršiti pravila?

Sedanji varnostni pripomočki v vozilih, ki so splošno razširjeni, so vsi namenjeni popravni človeških nezavednih in nehotenih napak, na primer sistemi proti drsenju vozila, zaviranje v sili, ohranitev smeri vožnje, čitalec prometne signalizacije, aktivni tempomat. Takšni sistemi se nam zdijo brez izjeme dobronamerni, saj lahko preprečijo ali zmanjšajo škodne posledice, ki bi sicer nastale zaradi napak ali kršitev voznika. Vplivajo na škodno statistiko, ne posegajo pa v osnovna pravila odgovornosti za škodo.

Drugače je z varnostnimi sistemi, ki bi preprečevali voznikove zavestne (namerne) kršitve prometnih pravil (na primer preprečitev vožnje na prekratki razdalji, preprečitev prehitre vožnje). Vzpostavitev takšnih sistemov (brez možnosti izklopa) ni le vprašanje varnosti, temveč je zlasti pomembno etično vprašanje, saj preprečujejo ravnanje človeka po svobodni volji. Menim, da bo proces vpeljeve teh sistemov trajal bistveno dlje (morda več desetletij), kot bi bilo tehnološko potrebno. Dokler pa ne bodo vpeljani, vsa vozila ne bodo samovozna. Pomemben krog posameznikov bo še naprej zavestno kršil prometne predpise. Prav ti bodo na cesti naj-nevarnejši. In prav ti bodo še naprej potrebovali zavarovanje avtomobilske odgovornosti.

²¹ Glej na primer <www.triglav.si/zavarovanja/podjetja/zavarovanje_kibernetske_zascite> (1. 4. 2019).

Literatura

- PLAVŠAK, Nina, in JUHART, Miha (ur.). *Obligacijski zakonik (OZ) s komentarjem, splošni del, 1. knjiga*. Ljubljana: GV Založba, 2003.
- RISTIN, Gordana, KORBAR, Tjaša, in SIMONITI, Sergej. *Zakon o obveznih zavarovanjih v prometu (ZOZP) s komentarjem*. Ljubljana: Slovensko zavarovalno združenje, GIZ, 2008.
- VEBERIČ, Jernej. Zavarovanje odgovornosti v prometu – za zaščito potnikov in prevoznikov. *Podjetje in delo*, 2015, letn. 41, št. 6/7, str. 1432–1448.