

UNIVERZA V LJUBLJANI  
EKONOMSKA FAKULTETA

**DIPLOMSKO DELO**

UROŠ FERLIN



UNIVERZA V LJUBLJANI  
EKONOMSKA FAKULTETA

**DIPLOMSKO DELO**

ANALIZA OBVEZNEGA ZAVAROVANJA CESTNIH MOTORNIH VOZIL V  
SLOVENIJI – ZAVAROVANJA AVTOMOBILSKE ODGOVORNOSTI

Ljubljana, oktober 2005

UROŠ FERLIN



## **IZJAVA**

Študent Uroš Ferlin izjavljam, da sem avtor tega diplomskega dela, ki sem ga napisal pod mentorstvom dr. Aleša Ahčana in dovolim objavo diplomskega dela na fakultetni domači strani.

V Ljubljani, dne \_\_\_\_\_.

Podpis: \_\_\_\_\_



## KAZALO

UVOD.....	1
<b>1. ZAVAROVANJE AVTOMOBILSKE ODGOVORNOSTI (ZAVAROVANJE AO).....</b>	<b>3</b>
1.1. Pojem zavarovanja AO .....	3
1.2. Odškodninska odgovornost povzročitelja škode .....	4
1.3. Zavarovanje AO kot zavarovanje (odškodninske) odgovornosti .....	5
1.4. Zavarovanje AO kot premoženjsko zavarovanje.....	5
1.5. Zavarovanje AO kot obvezno zavarovanje .....	6
1.6. Subjekti in pravna razmerja med subjekti pri zavarovanju AO.....	6
1.6.1. Zavarovalno razmerje pri zavarovanju AO .....	7
1.6.2. Odgovornostno razmerje pri zavarovanju AO .....	8
1.6.3. Razmerje med zavarovalnico in oškodovancem pri zavarovanju AO.....	8
<b>2. PRAVNI VIDIK ZAVAROVANJA AO .....</b>	<b>9</b>
2.1. Pravni viri obveznih zavarovanj.....	9
2.2. Pravni viri zavarovanja AO .....	11
2.2.1. Zakonska ureditev zavarovanja AO - ZOZP .....	11
2.2.2. Uskladitev zavarovanja AO s pravnim redom EU .....	11
2.2.3. Uskladitev zavarovanja AO s slovensko zakonodajo .....	12
2.2.4. Zavarovalni pogoji za zavarovanje AO .....	12
2.3. Vloga SZZ in AZN pri zavarovanju AO.....	13
<b>3. ZAVAROVALNA PREMIJA PRI ZAVAROVANJU AO .....</b>	<b>13</b>
3.1. Sestava zavarovalne premije pri zavarovanju AO.....	14
3.2. Premijski sistem pri zavarovanju AO .....	15
3.2.1. Kriteriji individualizacije zavarovalne premije pri zavarovanju AO .....	16
3.2.1.1. Kriterij tehnične lastnosti vozila – moč motorja .....	16
3.2.1.2.1. <i>Bonus in malus sistem</i> .....	18
3.2.1.3. Doplačila premij za povečane nevarnosti – ostali kriteriji.....	19
3.3. Postopek izračuna zavarovalne premije za zavarovanje AO.....	20
3.4. Nadzor zavarovalne premije s strani države.....	21
<b>4. ODŠKODNINA PRI ZAVROVANJU AO .....</b>	<b>21</b>
4.1. Zavarovalni primer pri zavarovanju AO .....	21
4.2. Škoda pri zavarovanju AO .....	22
4.2.1. Premoženjska škoda pri zavarovanju AO .....	22
4.2.1.1. Premoženjska škoda zaradi škode na stvareh.....	22
4.2.1.2. Premoženjska škoda zaradi telesne poškodbe, okvare zdravja in smrti .....	23
4.2.2. Nepremoženjska škoda pri zavarovanju AO.....	23
4.3. Odškodnina pri zavarovanju AO.....	24
4.3.1. Odškodnina za škodo na stvareh pri zavarovanju AO .....	24
4.3.2. Odškodnina za osebno škodo pri zavarovanju AO .....	24
4.3.2.1. Odškodnina za telesne bolečine.....	25
4.3.2.2. Odškodnina za duševne bolečine zaradi zmanjšanja življenjskih aktivnosti .....	25
4.3.2.3. Odškodnina za strah.....	25





4.3.2.4. Odškodnina za duševne bolečine zaradi smrti bližnjega .....	25
4.3.2.5. Odškodnina za duševne bolečine zaradi posebno težke invalidnosti bližnjega ...	25
<b>4.4. Kritne obveznosti zavarovalnice pri zavarovanju AO .....</b>	<b>26</b>
<b>4.4.1. Kritje odškodninskih zahtevkov ZZZS.....</b>	<b>26</b>
<b>5. Analiza zavarovalnih premij in odškodnin pri zavarovanju AO cestnih vozil .....</b>	<b>27</b>
<b>5.1. Razvoj slovenskega trga cestnih vozil.....</b>	<b>27</b>
<b>5.2. Prometne nesreče na cestah .....</b>	<b>27</b>
<b>5.3. Analiza trga zavarovanj AO z vidika zbranih premij in odškodnin slovenskih zavarovalnic .....</b>	<b>27</b>
<b>6. PROBLEMI IN PREDLAGANE REŠITVE V ZVEZI Z IZBOLJŠANJEM ZAVAROVALNO TEHNIČNEGA REZULTATA PRI ZAVAROVANJU AO.....</b>	<b>29</b>
<b>6.1. Problemi in možne rešitve pri zavarovanju AO s pravnega vidika .....</b>	<b>29</b>
6.1.1. Zakonodajalec in zakonska ureditev zavarovanja AO .....	29
6.1.2. Enotni zavarovalni trg.....	30
6.1.3. Netransparentnost podatkov o zavarovanju AO.....	30
<b>6.2. Problemi in možne rešitve za zavarovalnice pri zavarovanju AO z vidika premij.....</b>	<b>31</b>
6.2.1. Merljivosti tveganj.....	31
6.2.2. Uvajanje novih kriterijev individualizacije zavarovalne premije.....	32
6.2.3. Uvajanje novih tehnoloških možnosti za prodajo AO zavarovanj .....	33
6.2.4. Goljufije na strani premij .....	34
<b>6.3. Problemi in možne rešitve za zavarovalnice pri zavarovanju AO z vidika odškodnin.....</b>	<b>35</b>
6.3.1. Rast in možnosti uveljavljanja odškodninskih zahtevkov .....	35
6.3.2. Merljivost in ocenjevanje škod.....	37
6.3.3. Kakovost izplačevanja odškodnin in usposobljenost kadra.....	38
6.3.4. Goljufije na strani odškodnin .....	39
<b>SKLEP.....</b>	<b>40</b>
<b>LITERATURA .....</b>	<b>43</b>
<b>VIRI.....</b>	<b>45</b>
<b>PRILOGA 1 .....</b>	<b>1</b>

## UVOD

Geografski položaj Slovenije, razvoj cestne infrastrukture, gospodarski razvoj in z njim izboljšanje življenjskega standarda so dejavniki, ki v veliki meri vplivajo na visoko rast prometa, še posebej cestnega. Ljudje so bili že od nekdaj izpostavljeni različnim nevarnostim in zunanjim vplivom. Z razvojem avtomobilizma je človek prišel še do ene dimenzije nevarnosti, nevarnosti telesne poškodbe ali premoženjske škode, povzročene pri vožnji s cestnim vozilom. Vloga zavarovalnice je bila že od nekdaj, z različnimi vrstami zavarovanj, omiliti oziroma odpraviti posledice škode prizadetemu. Posebna oblika zavarovanja odgovornosti, ki ga zavarovalnice, tako v Sloveniji kot tudi v svetu, ponujajo uporabnikom cestnih vozil, je zavarovanje avtomobilske odgovornosti.

Poleg tega, da spada zavarovanje avtomobilske odgovornosti v skupino obveznih zavarovanj, ima za slovenske zavarovalnice pomembno vlogo. Od vseh zavarovalnih vrst se zavarovanje avtomobilske odgovornosti v Sloveniji, po znesku zbrane premije vseh slovenskih zavarovalnic, uvršča tik pod vrh. Na drugi strani se z vstopom Slovenije v Evropsko Unijo (EU) za zavarovalnice končuje obdobje poslovanja v ugodnih gospodarskih in zakonsko varovanih okvirih, v polnem teku pa je njihovo prilagajanje na evropske standarde. Na področju zavarovanja pred avtomobilsko odgovornostjo so pripravljene nove direktive, ki vplivajo na zvišanje minimalne zavarovalne vsote ter spremembe zakona o avtomobilskih zavarovanjih. Povečuje pa se tudi zanimanje zavarovalnic iz drugih držav članic EU za poslovanje v Sloveniji.

Poseben problem, ki ga slovenske zavarovalnice v zadnjih letih izpostavljajo na področju obveznega avtomobilskega zavarovanja cestnih motornih vozil, še posebej v skupini osebnih vozil, je problem nižje stopnje rasti zbranih premij napram rasti izplačanih odškodnin. Ta je na strani premij povezana s problemom merljivosti tveganj posameznih voznikov ter oteženimi možnostmi za uvajanje novih meril tveganja v avtomobilsko zavarovanje in novih tehnologij v zavarovalnice. Na strani odškodnin pa je rast odškodnin povezana predvsem z rastjo števila škod, povečano ozaveščenostjo o pravicah, ki izhajajo iz avtomobilskega zavarovanja in problemom merljivosti škod. Kot zadnje se zavarovalnice srečujejo s porastom zavarovalniških goljufij.

Namen diplomskega dela je, teoretično in z empiričnimi podatki, predstaviti zavarovanje avtomobilske odgovornosti v Sloveniji, in sicer s pravnega vidika, z vidika premij in vidika izplačanih odškodnin. Cilj diplome je ugotoviti, s kakšnimi problemi se zavarovalnice srečujejo pri zavarovanju avtomobilske odgovornosti ter podati konkretne rešitve na obravnavane probleme, ki bi utegnile vplivati na izboljšanje zavarovalno tehničnega rezultata zavarovalnic pri proučevani zavarovalni vrsti.

Diplomsko delo je sestavljeno iz šestih poglavij. V prvem poglavju predstavim pomen in pojem zavarovanje avtomobilske odgovornosti. Nato v istem poglavju predstavim odškodninsko odgovornost povzročitelja škode pri zavarovanju avtomobilske odgovornosti, kot predmet zavarovanja ter vlogo zavarovanja avtomobilske odgovornosti, kot zavarovanja odškodninske odgovornosti, premoženjskega zavarovanja in obveznega zavarovanja. Kot zadnje v prvem

poglavju predstavim in opišem pravne subjekte, ki nastopajo pri zavarovanju avtomobilske odgovornosti ter njihova medsebojna razmerja.

V drugem poglavju predstavim pravni vidik zavarovanja avtomobilske odgovornosti. V prvih dveh sklopih poglavja opišem pravne vire obveznih zavarovanj v splošnem in pravne vire zavarovanja avtomobilske odgovornosti. V tretjem sklopu drugega poglavja pa opredelim vlogo Slovenskega zavarovalnega združenja in Agencije za zavarovalni nadzor pri zavarovanju avtomobilske odgovornosti.

V tretjem poglavju opredelim zavarovalno premijo pri zavarovanju avtomobilske odgovornosti. Najprej je podrobneje opišem in z enačbo prikažem sestavo premije, nato predstavim premijski sistem obveznega avtomobilskega zavarovanja v Sloveniji, z vidika kriterijev individualizacije premije. Nato sledi enostaven opis postopka izračuna zavarovalne premije s strani zavarovalnice. V zadnjem sklopu tretjega poglavja je opisana vloga države, s strani nadzora zavarovalne premije pri zavarovanju avtomobilske odgovornosti.

V četrtem poglavju predstavim vlogo odškodnine pri zavarovanju avtomobilske odgovornosti. Prvi sklop četrtega poglavja opredeljuje zavarovalni primer, drugi škodo, tretji odškodnino, zadnji četrti pa kritne obveznosti zavarovalnic pri zavarovanju avtomobilske odgovornosti.

Peto poglavje predstavlja empirično analizo zavarovalnih premij in odškodnin pri zavarovanju avtomobilske odgovornosti cestnih vozil v Sloveniji. Prikazan je razvoj trga cestnih vozil, gibanje prometnih nesreč in razvoj trga zavarovanj avtomobilske odgovornosti, s strani premij in odškodnin.

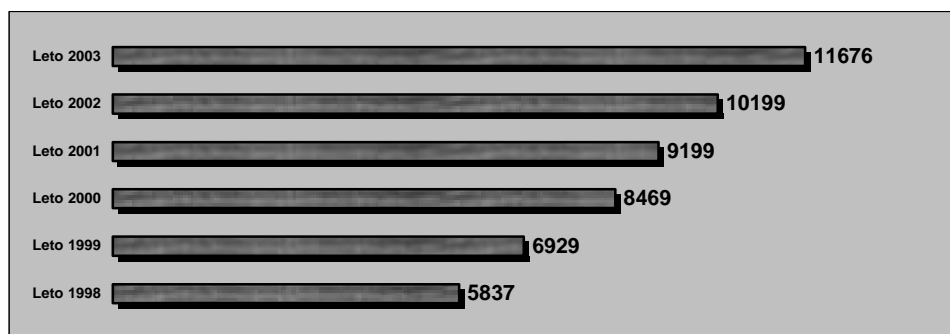
V šestem poglavju predstavim konkretne probleme, s katerimi se zavarovalnice srečujejo pri zavarovanju avtomobilske odgovornosti. Poleg problemov so za vsak problem posebej predstavljene bodisi konkretne rešitve bodisi nevtralna ekonomska stališča. Problemi in rešitve so podani na podlagi vseh treh v diplomu predstavljenih vidikov; pravnega vidika, vidika premij in vidika odškodnin.

V sklepu strnem ugotovitve diplomskega dela.

## 1. ZAVAROVANJE AVTOMOBILSKE ODGOVORNOSTI (ZAVAROVANJE AO)

Dandanes ni nobenega dvoma več o tem, da je uporaba motornega vozila nevarna dejavnost. Dejstvo je, da število prometnih nesreč narašča, kar je posledica vse gostejšega prometa po naših cestah (glej Sliko 1). Kot odziv na povečano nevarnost v prometu je že sredi tridesetih let prejšnjega stoletja večina evropskih držav uvedla obvezno zavarovanje avtomobilske odgovornosti.

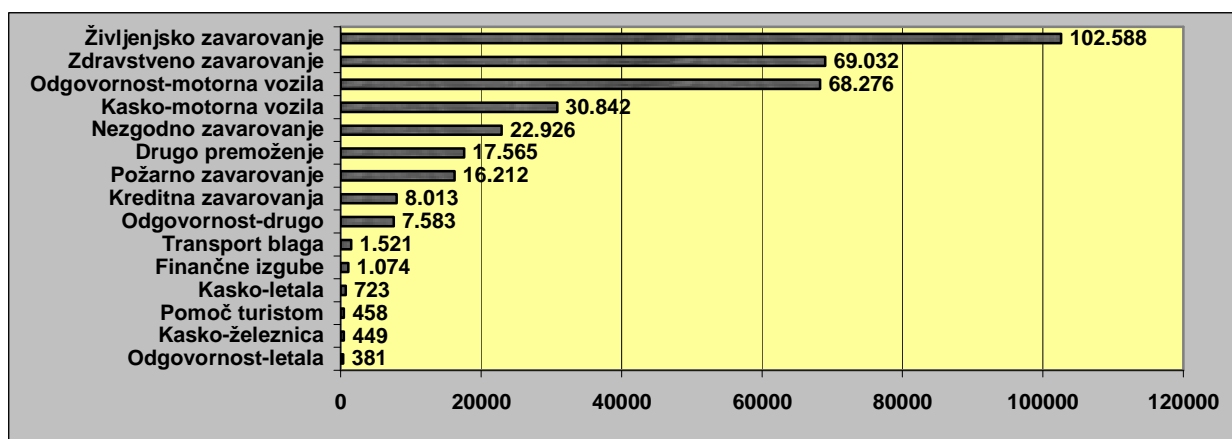
**Slika 1:** Prometne nesreče s smrtnim izidom ali telesno poškodbo v Sloveniji, po letih



Vir: Statistični letopis RS 2004, str. 304.

Zaradi vesplošne motorizacije človeštva spada zavarovanje avtomobilske odgovornosti med najbolj množična in najpomembnejša zavarovanja. Po ocenah strokovnjakov v Sloveniji ta zavarovalna skupina pomeni okoli 20 odstotkov celotne zavarovalne premije v celotni slovenski zavarovalni dejavnosti (glej Sliko 2) ter okoli 18 odstotkov vseh izplačanih škod, kar jo uvršča na tretje mesto (Statistični zavarovalniški bilten 2005, str. 43).

**Slika 2:** Velikost zavarovalnih skupin, po zbrani kosmati premiji v letu 2004 (v mio SIT)



Vir: Statistični zavarovalniški bilten 2005, str. 43.

### 1.1. Pojem zavarovanja AO

Za boljše razumevanje problematike avtomobilskega zavarovanja se moram vsaj na kratko ustaviti pri zavarovalni ekonomiki. Znamenita Boncljeva definicija (1983, str. 13) zavarovanja

pravi, da je zavarovanje ustvarjanje gospodarske varnosti z izravnavanjem gospodarskih nevarnosti. Eden od pogojev za zavarovanje je torej določena konkretna nevarnost na konkretnem nevarnostnem objektu in pri konkretnem nevarnostnem subjektu. Zavarovanje te nevarnosti mora biti pravno priznано, urejeno, varovano in nadzorovano, do njega pa lahko pride prostovoljno ali prisilno.

Zavarovanje avtomobilske odgovornosti (v nadaljevanju zavarovanje AO) ali zavarovanje pred avtomobilsko odgovornostjo<sup>1</sup> je zavarovanje lastnika motornega vozila proti odgovornosti za škodo, ki je povzročena tretjim osebam. Lastnik motornega in priklopnega vozila mora skleniti pogodbo o zavarovanju odgovornosti za škodo, ki jo z uporabo vozila povzroči tretjim osebam, zaradi smrti, telesne poškodbe, prizadetega zdravja in uničenja ali poškodovanja stvari. Pri tem je potrebno opozoriti, da obvezno zavarovanje ne krije škode na stvareh, ki so bile prevzete v prevoz, saj je treba za tovor skleniti posebno zavarovanje (Zakon o obveznih zavarovanjih v prometu, 2002). Z zavarovanjem AO motornega vozila je krita tudi odgovornost iz uporabe priključnih naprav, ki jih motorno vozilo vleče (prikolica), potiska ali nosi (Splošni pogoji za zavarovanje avtomobilske odgovornosti Zavarovalnice Triglav, 2004).

V praksi se pogosto spregleda, da je zavarovana odgovornost lastnika vozila in posredno tudi vsakokratnega zakonitega uporabnika vozila. Glede na to, da ni razlike v zavarovalnem razmerju, ali gre za lastnika motornega vozila ali uporabnika, bom, za lažjo razlago v nadaljevanju, lastnika in uporabnika vozila opredeljeval s skupnim nazivom imetnik motornega vozila. Imetnik motornega vozila je običajno klasifikacija, ki se uporablja v zavarovalništvu.

## **1.2. Odškodninska odgovornost povzročitelja škode**

Odgovornost je po definiciji Strohsacka (1981, str. 16) stanje, kjer so skupine in posamezniki dolžni polagati račune za svoja določena ravnanja. Odgovornost je zelo kompleksen pojem, ki zajema ekonomske, sociološke, pravne, psihološke in mnoge druge vidike.

Zavarovanja AO ni mogoče obravnavati brez analize sistema odškodninske odgovornosti. Odškodninska odgovornost je že po svoji vsebini predmet zavarovanja pred odgovornostjo, kamor spada tudi zavarovanje AO. Potreba po poostreni odškodninski odgovornosti je nastala ravno zaradi zaščite žrtev na področju prometa, pravno pa jo ureja odškodninsko pravo, ki je del obligacijskega prava (Obligacijski zakonik s komentarjem, 1. knjiga, 2003, str. 877).

Odškodninska odgovornost je tista vrsta obligacijskega razmerja, v katerem je prvi subjekt tega razmerja (odgovorna oseba ali povzročitelj) dolžan povrniti povzročeno škodo drugemu subjektu (oškodovancu), drugi subjekt (oškodovanec), pa je upravičen zahtevati takšno povrnitev (Obligacijski zakonik s komentarjem, 1 knjiga, 2004, str. 943).

---

<sup>1</sup> Pred sprejetjem Zakona o obligacijskih razmerjih (ZOR) se je ta vrsta zavarovanja imenovala zavarovanje avtomobilske odgovornosti ali jamstveno zavarovanje. Obligacijski zakonik (OZ) za to panogo zavarovanja uporablja oba termina. Za lažje razumevanje uporabljam v diplomskem delu izraz zavarovanje avtomobilske odgovornosti.

Z nastankom škode in odškodninske odgovornosti nastane odškodninska obveznost povzročitelja škode. Za nastanek obveznosti povrnitve škode je nujno, da so izpolnjeni vsi naslednji pogoji (Ivanjko, 1981, str. 58):

- da je nastala premoženjska ali nepremoženjska škoda,
- da je škoda nastala zaradi nedovoljenega ravnanja povzročitelja ali njegove stvari,
- da za nedovoljeno ravnanje odgovarja povzročitelj ter
- da obstaja vzročna zveza med nedovoljenim ravnanjem in škodo.

### **1.3. Zavarovanje AO kot zavarovanje (odškodninske) odgovornosti**

Predmet zavarovanja odgovornosti, kot sem že omenil, je odškodninska odgovornost za povzročeno škodo. Hkrati pa ta vrsta zavarovanja spada v tisto vrsto zavarovalne panoge, ki ima sicer vse značilnosti zavarovalnega posla, vendar pa so pravna razmerja v panogi, kjer nastopa najbolj zapletena. Slednje in pa dejstvo, da je že samo področje odškodninskega prava eno najbolj zapletenih pravnih vej, privedeta do tega, da ne obstaja neka enotna definicija zavarovanja odgovornosti (Ivanjko, 1981, str. 43). Zakonodajca tako ne definira pojma zavarovanja odgovornosti, temveč določa v glavnem le vsebino zavarovalne pogodbe, s tem, da našteva obveznosti in pravice pogodbenih strank. V skladu s tem Obligacijski zakonik (v nadaljevanju OZ) v prvem odstavku 964. člena (2004, str. 886) določa, da pri zavarovanju odgovornosti odgovarja zavarovalnica za škodo, nastalo z zavarovalnim primerom le, če oškodovanec zahteva odškodnino.

Zavedati pa se moramo, da ima zavarovanje odgovornosti dvojni pomen. Njegov primarni pomen je varstvo oziroma zaščita zavarovanca pred odškodninskimi zahtevki, dodatna vloga pa se kaže tudi v zaščiti oškodovanca, ker ima le-ta zagotovilo, da bo dobil povrnjeno škodo. Z vidika zavarovalnega interesa pa opredeljujemo zavarovanje odgovornosti kot zavarovanje morebitnega bodočega dolga, to je kot zavarovanje bodoče škode (Ivanjko, 1981, str. 54).

Zavarovanje AO je le eno od zavarovanj odgovornosti. Motorno vozilo, kot nevarnostni vir, lahko povzroči škodo drugim osebam, ne glede na to, ali so te osebe v samem motornem vozilu in uporabljajo vozilo kot prevozno sredstvo ali pa so zunaj motornega vozila. Pri zavarovanju AO gre torej za specifični sistem odgovornosti glede na veliko stopnjo nevarnosti, ki obstaja pri rabi motornega vozila (Ivanjko, 1981, str. 192).

### **1.4. Zavarovanje AO kot premoženjsko zavarovanje**

Med zavarovanjem odgovornosti in premoženjskim zavarovanjem obstajajo določene razlike. Pri zavarovanju odgovornosti ne gre za zavarovanje konkretne stvari, ampak za zavarovanje ekonomskega položaja zavarovanca. Ker ne gre za zavarovanje predmeta, ni mogoče vnaprej ugotoviti dejanske vrednosti, zato se določa le meja obveznosti zavarovalnice, to je zavarovalna vsota, kar pa je element osebnega zavarovanja. Kot zadnje je razlika med zavarovanjem odgovornosti in premoženjskim zavarovanjem še v tem, da poleg zavarovanca in zavarovalnice

nastopa pri zavarovanju še oškodovanec, ki ne sodeluje pri sklepanju zavarovalne pogodbe, ima pa iz nje pravice (Ivanjko, 1981, str. 44).

Pri zavarovanju odgovornosti gre tako za zavarovanje premoženjskega interesa zavarovanca, natančneje tistega dela njegovega premoženja, ki bi ga sicer moral porabiti za poplačilo upravičenih odškodninskih zahtevkov, ki jih zoper njega uveljavljajo tretje osebe, seveda v primeru povzročitve škode tem osebam (Srše, 2004, str. 10). V tem kontekstu mnogi strokovnjaki štejejo zavarovanje odgovornosti v posebno vrsto premoženjskega zavarovanja, ki se ne more vključiti v sistem premoženjskega zavarovanja. Vendar pa OZ ne glede na razlike, po zgledu nekaterih tujih zakonodaj, obravnava zavarovanje pred odgovornostjo vključno z zavarovanjem AO, v okviru premoženjskega zavarovanja (Ivanjko, 1981, str. 44, 53).

### **1.5. Zavarovanje AO kot obvezno zavarovanje**

Zakon o zavarovalnicah je v 4. členu (Uradni list RS, št. 64/94) razdelil zavarovanja na prostovoljna in obvezna zavarovanja. Gre za delitev zavarovanj po načinu nastanka zavarovalnega razmerja. Lastnik nevarne stvari se lahko zavaruje prostovoljno in tako poskrbi za svoje premoženje, medtem ko zakonodajalec na drugi strani z obveznim zavarovanjem poskrbi za morebitne oškodovance. Uvedba obveznega zavarovanja izhaja iz načela varstva oškodovanca, ki pa izhaja iz ustavne opredelitve Slovenije kot socialne države (Jakopanec – Levart, 1999, str. 86).

»Prostovoljno zavarovanje, je tisto, pri katerem nastane zavarovalno razmerje po pravno prosti volji in odločitvi zavarovalnice in zavarovalnega kandidata, z zavarovalno pogodbo. Zavarovalni kandidat se odloči za zavarovanje prostovoljno, brez zakonske prisile, na podlagi lastne gospodarske presoje oziroma na podlagi konkretne nevarnosti in iz tega izvirajoče konkretne potrebe po gospodarski varnosti«.

»Obvezno (prisilno) zavarovanje je zavarovanje, katerega zavarovalno razmerje nastane po prisili kakega predpisa, ki izključuje bodisi svobodo odločitve zavarovalnega kandidata ali celo njegovo odločitev samo, in sicer kakor hitro nastane neko predpisano gospodarsko in pravno dejstvo« (Pavliha, 1999, str. 1337).

Zavarovanje AO, kot posamezna vrsta zavarovanja, spada v okvir zavarovalne skupine zavarovanja odgovornosti lastnikov cestnih vozil, ta pa je del obveznih individualnih zavarovanj v prometu.

### **1.6. Subjekti in pravna razmerja med subjekti pri zavarovanju AO**

**Zarovalalec** je oseba, ki z zavarovateljem sklene zavarovalno pogodbo za zavarovanje avtomobila. Zavarovalec je lastnik vozila, ki je lahko pravna ali fizična oseba.

**Zavarovanec** je oseba, katere premoženjski interes je zavarovan. To je voznik vozila in druge osebe, ki imajo po volji imetnika opravke pri uporabi vozila. Voznik vozila je lahko vsak imetnik vozila, torej lastnik vozila (zavarovalec) ali vsakokratni uporabnik vozila, ki ni lastnik in ima od lastnika dovoljenje za uporabo vozila. Drugi zavarovanci so še sovoznik in sopotniki, ki s svojim dejanjem pri motornem vozilu lahko povzročijo škodo drugi osebi<sup>2</sup>. Kljub temu, da te osebe niso sklenitelj zavarovanja, se po zavarovalnih pogojih šteje, da je sklenitelj zavarovanja zavaroval njihovo odgovornost v okviru določb Zakona o obligacijskih razmerjih, ki se nanašajo na tuj račun ali na račun tistega, katerega se zavarovanje tiče (Ivanjko, 1981, str. 194).

Za lažje razumevanje v nadaljevanju diplomskega dela predpostavljam, da je vsak zavarovanec hkrati tudi zavarovatelj oziroma lastnik vozila. V primeru, ko gre za ostale zavarovance jih posebej opredelim.

**Zavarovatelj** je zavarovalnica, ki se, kot stranka zavarovalne pogodbe z zavarovancem, obveže oškodovancu izplačati nadomestilo za škodo v primeru uresničitve zavarovalnega primera.

**Povzročitelj** je oseba, ki povzroči zavarovalni primer oziroma je odgovorna za njegov nastanek. Zavarovanec ob povzročitvi prometne nesreče postane povzročitelj.

**Oškodovanec** je tretja oseba, ki je utrpela premoženjsko ali nepremoženjsko škodo in ni v pogodbenem razmerju z zavarovancem (Bijelić, 1998, str. 322, 326, 341).

Pri zavarovanju AO ločimo tri pravna razmerja, ki se pojavljajo med zgoraj omenjenimi subjekti, in sicer (Ivanjko, 1981, str. 47):

- zavarovalno razmerje med zavarovancem in zavarovalnico,
- odškodninsko odgovornostno razmerje med zavarovancem in oškodovancem ter
- razmerje med oškodovancem in zavarovalnico.

### 1.6.1. Zavarovalno razmerje pri zavarovanju AO

Zavarovanje odgovornosti temelji na zavarovalni pogodbi, ki ustvarja pogodbeno zavarovalno razmerje med zavarovalnico in zavarovancem. Pogodba o zavarovanju AO je pogodba civilnega prava, ki je po zakonu obvezna, poleg tega pa zanjo veljajo splošna pravila pogodbenega prava (Pavčnik, 2004, str. 12).

Pravice in obveznosti pogodbenih strank iz zavarovanja AO so določene v polici, v pogojih zavarovanja in v zakonu. Pogodbeno razmerje oblikujejo zavarovalnica in zavarovanec prostovoljno, v okviru zakonskih pravic in obveznosti. Pravice zavarovalnice so zlasti izterjava plačila premije od zavarovancev, ugotavljanje obsega tveganja, preizkušanje pravne odgovornosti zavarovanca in obsega škode. Glavna obveznost zavarovalnice pa je vodenje spora z oškodovancem ter plačilo stroškov spora, torej izplačilo odškodnine. Glavne obveznosti

---

<sup>2</sup> Zavarovan je npr. tudi potnik, ki odpre vrata motornega vozila in s tem povzroči škodo tretji osebi.



zavarovanca na drugi strani so plačilo premije, prijava škodnega primera in informiranje zavarovalnice o nastali škodi, glavna pravica pa zahtevati kritje škode oškodovancu s strani zavarovalnice, v primeru povzročitve škodnega primera (Ivanjko, 1981, str. 48).

### **1.6.2. Odgovornostno razmerje pri zavarovanju AO**

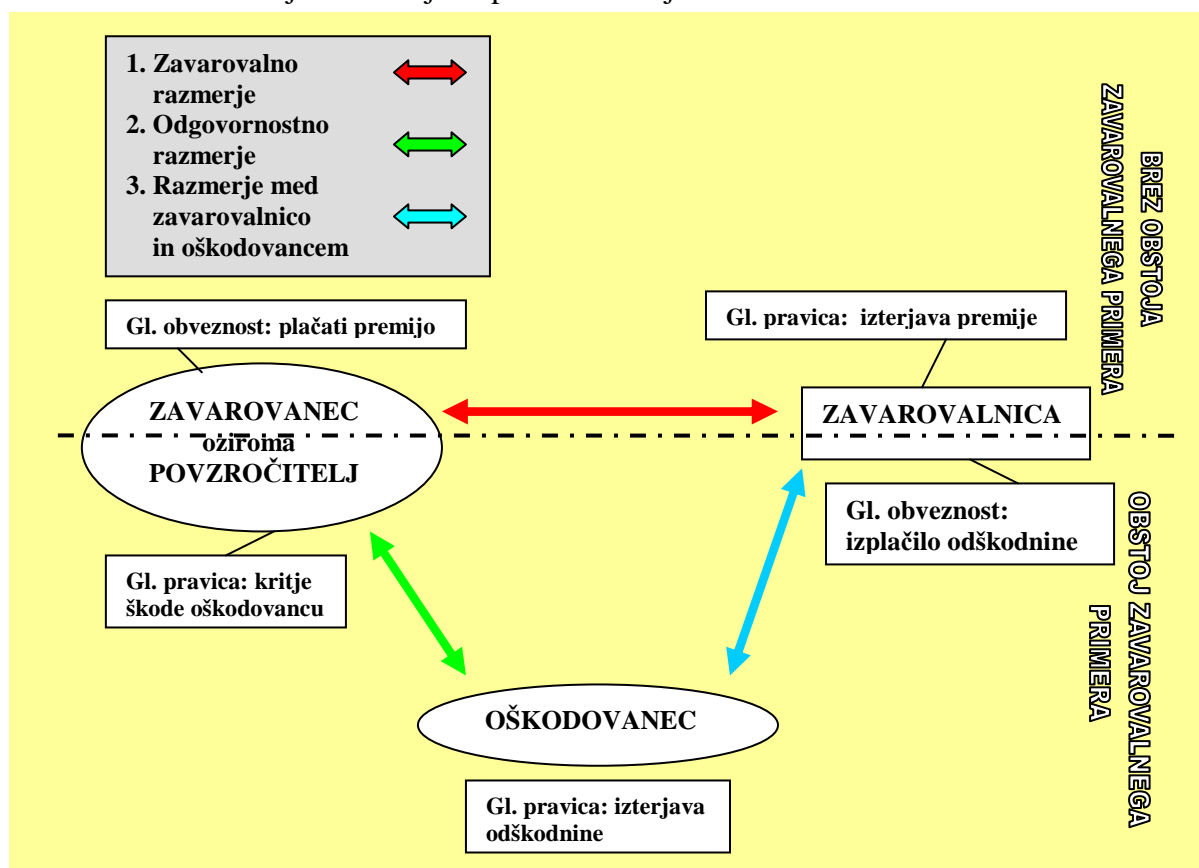
Posebno obligacijsko razmerje, ki nastane med povzročiteljem in oškodovancem, zaradi povzročene škode, se imenuje odgovornostno razmerje. Odškodninska odgovornost zavarovanca pa je predmet odškodninskega prava. Odgovornostno razmerje se od zavarovalnega razmerja loči v tem, da ga ureja zakon, in da mora povzročitelj izplačati škodo na podlagi zakonskih določil. Zavarovalno razmerje urejata pogodba in delno zakon, vendar drugače kot odškodninsko razmerje, saj je zavarovalnica dolžna povrniti škodo na podlagi pogodbe in ne zakona. Obstoj zakonskih pogojev za nastanek odškodninske odgovornosti zavarovanca je torej pogoj za plačilo škode. Na ta način je obstoj odgovornostnega razmerja bistven za nastanek zavarovalnega primera, ki je vsebina zavarovalne pogodbe (Ivanjko, 1981, str. 48).

Pri odgovornostnem razmerju gre za pravice in obveznosti, ki jih ureja odškodninsko pravo in ga zavarovalno razmerje z ničemer ne spreminja. Glede na to, da je sistem avtomobilskega zavarovanja namenjen zaščiti žrtev v prometu, so pri odgovornostnem razmerju v ospredju predvsem obveznost povzročitelja. Tako je glavna obveznost povzročitelja, da oškodovancu povrne škodo. Zakonska odgovornost torej bremeni premoženje povzročitelja.

### **1.6.3. Razmerje med zavarovalnico in oškodovancem pri zavarovanju AO**

Tretje pravno razmerje pri zavarovanju pred odgovornostjo je razmerje med tretjo osebo (oškodovancem) in zavarovalnico. Slednja v okviru pogodbenega dogovora z zavarovancem, kot odgovornim povzročiteljem škode, oškodovancu povrne nastalo škodo. Na podlagi OZ ima oškodovanec lastno pravico uveljavljanja povrnitve škode od zavarovalnice ter tudi do vložitve tožbe zoper zavarovalnico, čeprav nima pogodbenega razmerja z zavarovalnico. Povrnitev škode lahko zahteva le do zneska njene obveznosti. Nima pa drugih pravic in obveznosti nasproti zavarovalnici, kot mu jih določa zakon (Ivanjko, 1981, str. 49). Oškodovanec ima tako od nastanka zavarovalnega primera lastno pravico do odškodnine iz zavarovanj in nobena poznejša sprememba v pravicah zavarovanca do zavarovalnice ne vpliva na to pravico. Pogoj za to pravico oškodovanca pa je vselej obstoj pogodbe zavarovanca (povzročitelja) o zavarovanju AO in nastanek škode ter s tem nastanek zavarovalnega primera.

**Skica 1:** Pravna razmerja med subjekti pri zavarovanju AO



Vir: Ivanjko, 1981, str. 48, 49.

## 2. PRAVNI VIDIK ZAVAROVANJA AO

Zavarovanje ne bi moglo uspešno opravljati svoje funkcije, če ne bi bilo vpeto v posebna in natančna "pravila igre", ki so se v stoletjih izoblikovala v zavarovalno pravo (Pavliha, 1996, str. 601). V nadaljevanju tega poglavja obravnavam pravne vire, ki urejajo obvezna zavarovanja nasploh, dalje v istem poglavju pa slovensko pravno ureditev obveznega zavarovanja AO.

### 2.1. Pravni viri obveznih zavarovanj

Pravni viri, ki urejajo obvezna zavarovanja v našem pravu, so (Pavliha, 1999, str. 1337):

1. Formalni ali zavezujoči pravni viri:

- mednarodne konvencije,
- pravni red EU,
- temelji obligacijskega prava ter
- določbe OZ, ki urejajo zavarovalno pogodbo.

2. Avtonomni pravni viri:

- posebni zakoni, ki predpisujejo obvezna zavarovanja (ZOZP) ter
- splošni in posebni zavarovalni pogoji.

### 3. Neformalni oziroma nezavezujoči pravni viri:

- sodna in arbitražna praksa ter
- pravna doktrina.

Najvišji slovenski pravni akt je Ustava Republike Slovenije (URS), ki je bila razglašena leta 1991 in je izhodiščni in temeljni pravni akt. Ratificirane in objavljene mednarodne konvencije imajo na podlagi URS primat nad nacionalnim pravom, ki običajno povzame njihove ključne določbe (Ustava RS, 1991). Med mednarodnimi pogodbami so pomembni predvsem pravni akti Organizacije združenih narodov (OZN) in Evropska konvencija o varstvu človekovih pravic in temeljnih svoboščin (EKČP).

V okviru pravnega reda EU so glede obveznih zavarovanj najpomembnejše direktive, posredno pa so za polnopravne in pridružene članice relevantne tudi (nezavezujoče) zavarovalne smernice Organizacije za gospodarsko sodelovanje in razvoj (OECD). Iz 16. OECD smernice izhaja, da so obvezna zavarovanja upravičena pri določenih oblikah socialne varnosti (na primer zdravstveno zavarovanje), kakor tudi na drugih področjih, kjer gre za večje nevarnosti (na primer zavarovanje AO), oziroma kadar mora biti plačilo premij razdeljeno na pravičen način med določeno skupino zavarovalcev (na primer nezgodno zavarovanje potnikov). Smernica poleg tega določa tudi, da morajo premijske stopnje temeljiti na statističnih podatkih (Pavliha, 1999, str. 1337).

Pri sklepanju pogodbe o obveznem zavarovanju seveda ne moremo mimo temeljev obligacijskega prava, ki so sestavljeni iz temeljnih načel (npr. načela vestnosti in poštenja, prepovedi zlorabe pravic), nastanka obveznosti (npr. predpostavke za sklenitev pogodbe, razlage pogodb, odškodninskega prava), učinkov in prenehanja obveznosti (Pavliha, 1999, str. 1337).

Določena poglavja Obligacijskega zakonika (OZ) urejajo nekatere elemente odškodninskega prava. OZ je bil sprejet leta 2001, oblikovan je na podlagi dokaj modernega Zakona o obligacijskih razmerjih (ZOR) iz leta 1978, izhaja iz slovenske ustave in upošteva slovenske razmere ter ureditev v drugih evropskih državah<sup>3</sup> (Koman Perenič, 2004, str. 18, 19).

Dalje pa nastopajo, kot pravni vir obveznih zavarovanj, še posebni predpisi, ki uvajajo in urejajo obvezna zavarovanja, splošni in posebni zavarovalni pogoji, ki v okviru zakonskih določb pomenijo pogodbeno avtonomijo, ter končno sodna in arbitražna praksa ter različna znanstvena in strokovna dela s tega področja (Pavliha, 1999, str. 1337).

---

<sup>3</sup> OZ je prvi slovenski zakon, ki ni bil preveden v slovenski jezik, temveč ga je oblikovala skupina slovenskih pravnikov.

## **2.2. Pravni viri zavarovanja AO**

### **2.2.1. Zakonska ureditev zavarovanja AO - ZOZP**

Klasično obvezno zavarovanje v prometu je bilo v nekdanji Jugoslaviji uvedeno leta 1965 z zveznim zakonom o obveznem zavarovanju v prometu, leta 1976 je bila ureditev vključena v zakon o temeljnih sistema premoženjskega in osebnega zavarovanja, ki ga je nato leta 1990 nadomestil nov zakon z istim naslovom (Polajnar Pavčnik, 1995, str. 24). Obvezno zavarovanje AO, tako kot ostala obvezna zavarovanja v prometu, sedaj v Sloveniji ureja Zakon o obveznih zavarovanjih v prometu (ZOZP) iz leta 1994, ki temelji na direktivah Evropske skupnosti.

Spremembe in dopolnitve ZOZP, sprejete leta 2002, so precej posegle v dotedanje besedilo zakona, ki je urejal tri vrste obveznih zavarovanj v prometu:

- zavarovanje potnikov v javnem prometu proti posledicam nesreče,
- zavarovanje lastnika motornega vozila proti odgovornosti za škodo, povzročeno tretjim osebam (zavarovanje AO) in
- zavarovanje lastnika zračnega plovila proti odgovornosti za škodo, povzročeno tretjim osebam (zavarovanje letalske odgovornosti).

Z novelo zakona se je navedenim obveznim zavarovanjem v prometu pridružila še četrta vrsta obveznih zavarovanj v prometu:

- zavarovanje lastnika čolna proti odgovornosti za škodo, povzročeno tretjim osebam.

Razloge za spremembe in dopolnitve ZOZP, ki je bil ob sprejetju ocenjen kot moderen zakon, saj je zagotavljal visoko stopnjo zaščite oškodovancev, bi lahko razdelili v dve glavni skupini (Korbar, 2002, str. 15):

- uskladitev obveznih zavarovanj v prometu s pravnim redom EU, ki se nanaša predvsem na zavarovanje AO ter
- uskladitev s slovensko zakonodajo, povezano z obveznimi zavarovanji v prometu, ki je bila sprejeta po letu 1994 in se nanaša na vse obstoječe vrste obveznih zavarovanj v prometu.

### **2.2.2. Uskladitev zavarovanja AO s pravnim redom EU**

Republika Slovenija se je v postopku približevanja EU leta 1999, v pogajalskih izhodiščih za področje prostega pretoka storitev, obvezala, da bo v celoti prevzela pravni red EU, kar pomeni, da je morala področje zavarovanja AO v celoti uskladiti z direktivami, ki urejajo premoženjska zavarovanja ter s štirimi direktivami o zavarovanju AO (Korbar, 2002, str. 15).

V okviru **direktiv o zavarovanju AO** pa je prišlo do usklajevanja s:

- 1. direktivo o zavarovanju AO, ki ureja sistem zelene karte,
- 2. direktivo o zavarovanju AO, ki izboljšuje raven zaščite oškodovancev z določitvijo najnižjih; zavarovalnih vsot za osebno in stvarno škodo in obvezuje ustanovitev škodnega sklada,

- 3. direktivo o zavarovanju AO, ki še nadalje izboljšuje zaščito oškodovancev in odpravlja razlike med zakonodajami držav članic ter
- 4. direktivo o zavarovanju AO, ki ureja zaščito obiskovalcev - oškodovancev, ki utrpijo nesrečo v drugi državi, ki ni država njihovega stalnega prebivališča.

### **2.2.3. Uskladitev zavarovanja AO s slovensko zakonodajo**

Po sprejetju ZOZP, leta 1994, je tudi v slovenski zakonodaji prišlo do uvedbe nekaterih novih zakonov in njihovih kasnejših sprememb, ki vplivajo na področje zavarovanja AO. V povezavi z zavarovanjem AO sta pomembna predvsem Zakon o varnosti cestnega prometa (ZVCP) in Zakon o zavarovalništvu (ZZavar), ki je nadomestil Zakon o zavarovalnicah (ZZav).

ZVCP je z letom 2001 uvedel nov sistem registracije motornih vozil, kar je pomembno vplivalo tudi na določbe ZOZP glede obveznosti sklenitve in kontrole zavarovanja AO, prenosa lastništva vozila in vračila neizkoriščenega dela zavarovalne premije. Prav tako je bila uvedena registracija za kolesa z motorjem in s tem tudi obveznega zavarovanja AO za to vrsto motornih vozil. Zakon o zavarovalništvu je predvidel ustanovitev Agencije za zavarovalni nadzor kot samostojne pravne osebe, kar je bilo treba upoštevati tudi v ZOZP-a (Korbar, 2002, str. 15).

### **2.2.4. Zavarovalni pogoji za zavarovanje AO**

Poslovanje zavarovalnice, kot delniške družbe je urejeno z Zakonom o zavarovalništvu ter nizom drugih zakonskih predpisov in normativnih aktov. Splošni pogoji za zavarovanje, pogoji za posamezno vrsto zavarovanja in posebni pogoji, dopolnilni pogoji so del aktov na osnovi katerih se sklepajo zavarovanja (Bijelić, 1998, str. 26).

Zavarovalno pogodbo sestavljajo zavarovalni pogoji in polica. Splošni pogoji zavarovanja vsebujejo vsa določila, ki so skupna pogodbam o zavarovanju celotnega razreda ali cele skupine zavarovanj. Splošni pogoji se tako uporabljajo za vse vrste zavarovanj, na katere se nanašajo, medtem ko pogoji za zavarovanje v posamezni zavarovalni vrsti urejajo samo, kar je pomembno za to vrsto zavarovanja.

Zavarovalnica je načeloma samostojna pri izdelavi pogojev, vendar pa morajo biti novi oziroma spremenjeni zavarovalni pogoji odobreni s strani ministra za finance. Če minister ne sporoči svoje odločitve v tridesetih dneh, lahko zavarovalnica začne uporabljati predložene zavarovalne pogoje (Korbar, 2002, str. 15). Zavarovalnica ne sme odkloniti sklenitve pogodbe o obveznem avtomobilskem zavarovanju osebi, ki zaprosi za zavarovanje AO na ozemlju RS. Gre za t.i. kontrahirno (pogodbeno) dolžnost zavarovalnice. Če odkloni sklenitev pogodbe, ki je v skladu z zavarovalnimi pogoji, ki jih je odobril finančni minister, storita zavarovalnica in odgovorna oseba, ki odkloni sklenitev pogodbe, prekršek.

### **2.3. Vloga SZZ in AZN pri zavarovanju AO**

Slovensko zavarovalno združenje (SZZ) je gospodarsko interesno združenje slovenskih zavarovalnic, ustanovljeno leta 1992. Združenje zastopa skupne ali posamične interese članic ter opravlja naloge, določene s slovenskimi predpisi in mednarodnimi sporazumi. Med naloge SZZ sodijo:

- podeljevanje soglasij za opravljanje zavarovalnih poslov,
- organiziranje izobraževanj in podeljevanje ustreznih potrdil za zavarovalne zastopnike in posrednike,
- zbiranje, obdelovanje, objavljane ter posredovanje skupnih statističnih podatkov o zavarovalni dejavnosti in njenem pomenu za slovensko gospodarstvo ter
- občasno pa organizira izobraževalne seminarje za svoje članice in opravlja druge naloge skupnega pomena.

Čeprav so zgoraj omenjene naloge združenja prisotne na področju zavarovanja AO, je ena najpomembnejših nalog združenja, reševanje določenih odškodninskih zahtevkov. To so na eni strani zahtevki, ki se nanašajo na vprašanja, ki niso v pristojnosti države, kot je t.i. zelena karta. Zelena karta je mednarodna listina o zavarovanju motornih vozil proti odgovornosti za škodo, povzročeno tretjim osebam v domačem in tujem prometu. Na drugi strani pa so to zahtevki, ki jih oškodovancem povzročijo vozniki nezavarovanih in neznanih motornih vozil (Slovensko zavarovalno združenje, 2005).

**Agencija za zavarovalni nadzor (AZN)** je samostojna in neodvisna državna nadzorna institucija, katere cilj je zmanjševanje in odpravljanje nepravilnosti v zavarovanju, varovanje interesov zavarovalcev in omogočanje delovanja zavarovalnega gospodarstva ter pozitivnega vplivanja le-tega na celotno gospodarstvo. Poleg nadzora nad zavarovalnicami, zavarovalno zastopniškimi, zavarovalnimi posredniškimi družbami, zavarovalnimi zastopniki ter zavarovalnimi posredniki, AZN opravlja še druge naloge, kot je pristojnost za pripravo in izdajo podzakonskih predpisov na podlagi Zakona o zavarovalništvu (Agencija za zavarovalni nadzor, 2005).

Z ustanovitvijo AZN in prilagajanjem slovenskega zavarovalništva s predpisi EU je za obvezna zavarovanja v prometu ostal le predhodni nadzor nad splošnimi pogoji in premijskimi sistemi. Zato nadzor nad premijami ni v celoti ukinjen. Zavarovalnice morajo pred začetkom poslovanja AZN obvestiti o splošnih in posebnih zavarovalnih pogojih, premijskih cenikih in obrazcih oziroma drugih tiskovinah, ki jih uporabljajo pri poslovanju. AZN nato preveri, ali so ti v skladu z zakonom (ZZavar, 2004, čl. 68, čl. 176).

### **3. ZAVAROVALNA PREMIJA PRI ZAVAROVANJU AO**

Za zavarovalnico je, kot samostojno organizacijo po dr. Bonclju (1983, str. 14), ki kot temeljno gospodarsko dejavnost opravlja zavarovanje, najpomembnejša gospodarska korist zavarovalna premija. Največje gospodarsko breme pa je odškodnina.

Zavarovalnica zbira premije na podlagi zavarovanih pogodb, ki jih sklepa z večjim številom zavarovancev. Iz premij oblikuje sredstva za pokrivanje tekočih in bodočih škod ter morebitne izgube zaradi tveganj, ki izhajajo iz poslovanja. Presežke denarnih sredstev pa nalaga v različne oblike naložb, ki so tudi namenjene za poravnavanje obveznosti tistim zavarovancem, pri katerih se zavarovana nevarnost uresniči. Zavarovalnice se pri zavarovanju AO, tako na strani premij kot tudi na strani odškodnin, srečujejo s številnimi problemi, ki vplivajo na zavarovalno tehnične rezultate. V sredini devetdesetih let so pri tej zavarovalni vrsti imele celo izgube. Od prenehanja nadzora države nad zavarovalnimi premijami zavarovanja AO, zavarovalnice skušajo izboljšati rezultate s številnimi ukrepi, tako na strani premij kot tudi na strani odškodnin. V tretjem poglavju obravnavam stran prihodkov zavarovalnice pri zavarovanju AO, torej zavarovalno premijo.

### 3.1. Sestava zavarovalne premije pri zavarovanju AO

Zavarovalna premija je prispevek, ki ga zavarovanci plačujejo za zavarovalno kritje. Zato se premija običajno definira, kot cena zavarovalnega kritja oziroma zavarovane nevarnosti (Flis, 1999, str. 77).

**Enačba 1:**  $\text{Bruto premija} - \text{obratovalni dodatek} = \text{čista oziroma funkcionalna premija}$

Bruto ali kosmata premija je celoten znesek zavarovalne premije, ki jo plača plačnik premije, običajno zavarovalec. Vključuje čisto ali funkcionalno premijo in obratovalni dodatek. Določena je s premijskim cenikom, in sicer neposredno z zneskom ali posredno z nevarnostno stopnjo. Z nevarnostno stopnjo jo izračunamo tako, da nevarnostno stopnjo pomnožimo z neko vrednostno osnovo, najpogosteje zavarovalno vsoto.

Obratovalni dodatek je dodatek na čisto premijo za oblikovanje sredstev, namenjenih za pokrivanje stroškov izvajanja zavarovalnih poslov in drugih dejavnosti zavarovalnice, kot je npr. vzdrževanje, torej stroškov obratovanja. Pravimo mu tudi režijski, stroškovni ali poslovni dodatek. Različen je po zavarovalnih vrstah zaradi različnih stroškov priskrbe in negovanja zavarovanj.

Čista premija je torej del kosmate premije, očiščene za obratovalni dodatek. Z njo se uresničuje temeljna zavarovalna funkcija, zato ji pravimo tudi funkcionalna premija. Po funkcijah se deli na tehnično premijo in dodatek za preventivo in represijo<sup>4</sup>. Dodatek za preventivo in represijo daje sredstva za ti dve dejavnosti.

**Enačba 2:**  $\text{Tehnična premija} = \text{nevarnostna premija} + \text{hranilna premija}$

Tehnična premija je del čiste premije, namenjen za nadomeščanje nastalih škod in s tem izravnavanju nevarnosti. Tehnična premija se naprej loči na nevarnostno in hranilno premijo.

---

<sup>4</sup>Sedanji zakon dodatek za preventivo in represijo opredeljuje kar kot sredstva obratovalnega dodatka.

Nevarnostna premija je največji del tehnične premije, namenjen za kritje statistično in računsko zakonitega škodnega dogajanja, nastalega v zavarovalnem obdobju. Torej daje sredstva predvsem za tekoče nadomeščanje škod, nastalih v letu, za katero so plačana.

Hranilna premija je manjši del tehnične premije, iz katere se oblikujejo izravnalne rezervacije, torej daje sredstva za nadomeščanje prihodnjih škod. Loči se na dodatek za varnostno rezervo in na dodatek za matematično rezervo in daje sredstva za oblikovanje teh dveh rezerv (Bijelić, 1999, str. 313-341; Boncelj, 1983, str. 19).

### Skupna enačba:

<i>Dodatek za varnostno rezervo</i>
+ <i>dodatek za matematično rezervo</i>
= hranilna premija
+ nevarnostna premija
= <b>tehnična premija</b>
+ dodatek za preventivo in represijo (zdaj spada pod sredstva obratovalnega dodatka)
= <b>čista ali funkcionalna premija</b>
+ obratovalni dodatek (režijski ali stroškovni ali poslovni dodatek)
= <b>bruto ali kosmata premija</b>

Če povzamem, bi lahko rekel, da je zavarovalna premija sestavljena iz:

- zavarovalno tehnične premije (stroškov plačil za škodo),
- režijskih dodatkov (stroškov vzdrževanja ter upravljanja portfelja),
- zavarovalno tehnične rezervacije (rezervacije za nepričakovane škode in tveganja) in
- zmanjšana za dohodek od naložb (dohodek od neporabljenih tehničnih premij).

### 3.2. Premijski sistem pri zavarovanju AO

Premijski sistem zavarovanja AO se uporablja za zavarovanje 11 premijskih skupin. To so skupine motornih vozil, ki segajo od osebnih vozil, tovornih vozil, avtobusov, specialnih vozil do motornih koles itd. Pojma motorno vozilo OZ ne definira. Definirata ga ZOZP in ZVCP, vendar se teh definicij ne sme avtomatično uporabljati pri razlagi pojma motorno vozilo, ker je namen teh dveh zakonov drugačen od namena odškodninskega prava. Vprašanje, ali uporaba vozila, katerega premikanje omogoča motor, pomeni povečano nevarnost, je tako izhodišče za razlago pojma motorno vozilo (Obligacijski zakonik s komentarjem, 4. knjiga, 2004, str. 878).

Zavarovalna premija pri zavarovanju AO se določa na podlagi številnih meril oziroma kriterijev, ki so določena v premijskem sistemu posamezne zavarovalnice. Merila so različna glede na posamezno premijsko skupino. Na podlagi meril potem zavarovalnice ocenijo stopnjo nevarnosti, ki se pojavlja pri posameznem zavarovancu. Zato ta merila imenujemo tudi kriteriji individualizacije zavarovalne premije ali kriteriji individualizacije tveganja. Glede na stopnjo nevarnosti pa se nato določi premija po premijski tarifi za vsakega zavarovanca. Ker zavarovanje AO zajema vse vrste cestnih motornih vozil in je obravnava ter določanje zavarovalne premije po skupinah različno, se v nadaljevanju osredotočam samo na prvo premijsko skupino – osebna



vozila. Gre za premijsko skupino, ki je med vsemi premijskimi skupinami najbolj razširjena in tako za zavarovalnice najpomembnejša, saj dobijo od nje velik del zavarovalne premije. Po splošnih pogojih zavarovalnic je osebni avtomobil obravnavan kot vozilo za prevoz oseb, ki ima poleg vozniškega sedeža še največ 8 sedežev.

### **3.2.1. Kriteriji individualizacije zavarovalne premije pri zavarovanju AO**

V praksi so upoštevani le nekateri kriteriji individualizacije zavarovalne premije pri zavarovanju AO. Izbor je potreben, ker je nemogoče izdelati in uporabiti dosledni tarifni sistem, ki bi upošteval vse verjetne faktorje tveganja prometnih nesreč. Na eni strani primanjkuje statističnih podatkov in izkušenj za izgradnjo te vrste nevarnosti, poleg tega pa je obvezno zavarovanje močno na očeh kritične javnosti, zato premije tovrstnega zavarovanja ne smejo biti previsoke. Za zavarovalnice je pomembno predvsem, da za množično zavarovalno vrsto kot je zavarovanje AO, poiščejo optimalno kombinacijo kriterijev, glede na interese zavarovalcev, konkurenco in vitalizacijo načela vzajemnosti<sup>5</sup> (Tomažević, 1996, str. 102).

Merila oziroma kriteriji, na podlagi katerih slovenske zavarovalnice določajo premijo pri osebnih vozilih, so tehnične lastnosti vozila (moč motorja), število škodnih dogodkov, namen uporabe vozila, lastništvo, vozniške izkušnje, trajanje zavarovanja, poleg teh pa obstajajo še merila, kot so: vrsta vozila, število zaposlenih oseb v delavnici, oblika zavarovanja, višine kritja, obsega kritja in druga, ki se uporabljajo pri drugih premijskih skupinah (Interno gradivo Zavarovalnice Maribor).

#### **3.2.1.1. Kriterij tehnične lastnosti vozila – moč motorja**

Pri zavarovanju AO osebnih vozil se, kot temeljni kriterij individualizacije premije, uporablja tehnična lastnost vozila, to je moč motorja. Moč motorja vozila je t.i. kriterij objektivnih nevarnosti. Gre za splošno uveljavljen kriterij, tako pri nas kot tudi v tujini, ker ga analize statističnih korelacij potrjujejo, kot značilen kriterij za primarno razvrščanje (Tomažević, 1996, str. 104).

Zavarovalna premija za novo zavarovanje osebnega vozila z močjo nad 30 do 40 kW je določena za temeljno zavarovalno kritje po pogojih za zavarovanje AO in je temeljna zavarovalna premija premijskega sistema za zavarovanje AO (glej Tabelo 1 na str. 17).

Temeljna zavarovalna premija predstavlja osnovo, iz katere se določa premija za določeno vozilo po posamični premijski skupini. Temeljna zavarovalna premija slovenskih zavarovalnic je okoli 70.000,00 SIT (Avto-moto zveza Slovenije, 2005).

---

<sup>5</sup> Načelo vzajemnosti pravi, da vsi v zajemno skupino povezani nevarnostni subjekti prispevajo z nevarnostno premijo sredstva za nadomestitev škode tistemu med njimi, ki ga zadene. Vsak nevarnostni subjekt pa prispeva z nevarnostno premijo za nadomestitev škode vsem tistim, ki jih zadene (Boncelj, 1983, str. 84).

Vse druge zavarovalne premije za zavarovanje katerekoli druge vrste motornih vozil so izražene v odstotku od temeljne zavarovalne premije premijskega sistema. Prav tako se premija za osebna vozila z različno močjo motorja od temeljne računa kot odstotek od temeljne zavarovalne premije (glej Tabelo 1). Skupaj zavarovalnice uporabljajo sistem osmih razredov moči motorja osebnih vozil (Interno gradivo Zavarovalnice Maribor).

**Tabela 1:** Delež od temeljne zavarovalne premije za osebna vozila po moči motorja

Razred	Moč motorja	Delež od TP (%)
1	do 30 kW	90
<b>2</b>	<b>nad 30 kW do 40 kW</b>	<b>100</b>
3	nad 40 kW do 50 kW	105
4	nad 50 kW do 60 kW	110
5	nad 60 kW do 80 kW	130
6	nad 80 kW do 100 kW	165
7	nad 100kW do 130 kW	215
8	nad 130 kW	340

TP: temeljna premija

Vir: Interno gradivo Zavarovalnice Maribor.

### 3.2.1.2. Kriterij - škodno dogajanje

Škodno dogajanje je eden od številnih kriterijev subjektivnih nevarnosti. Po splošnih pogojih slovenskih zavarovalnic se škodno dogajanje posameznega lastnika vozila, pri določanju zavarovalne premije, upošteva na enega izmed dveh načinov (Splošni pogoji za zavarovanje AO slovenskih zavarovalnic):

- če ima posameznik v lasti eno vozilo, se zavarovalna premija določa za vsako vozilo posebej v odvisnosti od števila prijavljenih škod ali
- če ima posameznik v lasti več vozil, se zavarovalna premija za skupino več vozil<sup>6</sup> določa v odvisnosti od razmerja med likvidiranimi škodami in plačano zavarovalno premijo.

Prvi način se uporablja pri zavarovanju AO vseh vrst vozil, razen pri nekaterih izjemah, kot so vozila v popravilu in druge posebnosti. Zavarovalna premija se določa za vsako vozilo posebej, upoštevajoč pretekli čas trajanja zavarovanja vozila določene vrste brez prijavljene škode oziroma števila prijavljenih škod v preteklem zavarovalnem letu.

Pri drugem načinu se zavarovalna premija določi za vsa vozila, upoštevajoč razmerje med likvidiranimi odškodninami in plačano zavarovalno premijo v preteklih treh letih, čemur pravimo tudi škodni rezultat. To razmerje se ugotavlja tako, da se najprej opravi revalorizacija likvidiranih škod in plačane zavarovalne premije na vrednosti zadnjega opazovanega leta, pred letom, za katerega ugotavlja bonus oziroma malus.

<sup>6</sup> Pri Zavarovalnici Triglav je skupina vozil več kot 11 vozil, pri ostalih zavarovalnicah pa običajno več kot 6 vozil.

### 3.2.1.2.1. Bonus in malus sistem

V obeh primerih imamo pri določanju zavarovalne premije opravka s t.i. bonus in malus sistemom. To je sistem nagrajevanja voznikov, ki v preteklih letih niso povzročili škode in kaznovanja voznikov, ki so povzročili škodo. Bonus pomeni določen odstotek znižanja izhodiščne premije, malus pa določen odstotek povišanja izhodiščne premije. Gre torej za t.i. *experience rating system*, sistem, ki deluje na podlagi ocene preteklih izkušenj voznika in ima direkten vpliv na voznika (Kass et al., 2001, str. 127, 128).

*»Izhodiščna (osnovna) premija je premija glede na nevarnostne okoliščine, ki je s premijskim cenikom za zavarovanje AO določena za zavarovanje vozila določene vrste, tehničnih lastnosti ter višine kritnih obveznosti«* (Splošni pogoji za zavarovanje AO Zavarovalnice Triglav, 2004). Izhodiščni premijski razred 14 pomeni izhodiščno zavarovalno premijo po bonus-malus sistemu (glej Tabela 2 na str. 19).

Vsaka država ima svoj bonus-malus sistem, kar je posledica različne inovativnosti in razvoja posameznih držav na področju avtomobilizma. Zavarovalnice poudarjajo pomembno vlogo bonus-malus sistema pri preprečevanju prometnih nesreč. Z nagrajevanjem »dobrih« voznikov za previdno vožnjo skrbijo za manjše število nesreč in z njimi povezanih manjših škod ter s tem previdnejšo vožnjo tudi v bodoče. Hkrati pa se ljudje ne zadovoljujejo zgolj z obrazložitvijo zavarovalnic, da morajo vsi vozniki plačati za nastale škode. Nasprotno, zavedajo se vpliva vsakega zahtevka na višino posamezne, to je njihove, premije. Tako zavarovalnice skušajo z bonus-malus sistemom doseči tudi to, da »slabi« vozniki, ne bi prijavljali majhnih škod, pač pa bi jih poravnali sami (Tomažević, 1996, str. 103).

Bonus-malus sistem izredno močno vpliva na zavarovalno premijo. To lahko prikažemo na, že prej omenjenem, prvem načinu določanja premije, to je določanja premije ob upoštevanju števila prijavljenih škod. Premija se določi na podlagi razvrstitve v ustrezni premijski razred, s katerim je določen odstotek izhodiščne premije, ki jo je potrebno upoštevati. Vse slovenske zavarovalnice uporabljajo enako bonus-malus lestvico, torej enake premijske razrede in stopnje izhodiščne zavarovalne premije<sup>7</sup>(Splošni pogoji slovenskih zavarovalnic za zavarovanje AO). Boniteta zavarovanja je opredeljena s 17 premijskimi razredi od 4 do 20, ki predstavljajo stopnjo izhodiščne premije (glej Tabela 2 na str. 19). Za vsako novo zavarovanje se premija določi po 14. izhodiščnem premijskem razredu (100 odstotkov). Najnižji premijski razred 4 predstavlja plačilo le 50 odstotkov izhodiščne premije, najvišji premijski razred pa predstavlja 200 odstotkov. Vsako zavarovalno leto brez prijavljene škode omogoča razvrstitev za en premijski razred nižje (bonus) v naslednjem zavarovalnem letu in s tem 5 odstotno znižanje premije. Vsaka prijavljena škoda pa pomeni razvrstitev za 3 premijske razrede višje (malus) v naslednjem zavarovalnem letu, s tem da se upošteva največ 4 prijavljene škode v istem zavarovalnem letu (Splošni pogoji za zavarovanje AO Zavarovalnice Triglav, 2004). S tem zavarovalec izgubi 15 odstotkov pridobljenega bonusa v primeru 1 prijavljene škode, če se v preteklem zavarovalnem

---

<sup>7</sup> Za poenostavitev uporabim splošne pogoje Zavarovalnice Triglav.

obdobju giblje v premijskem razredu od 4 do 13 (premijski razredi z bonusom), in bistveno več, če se giblje v premijskem razredu od 14 do 20 (premijski razredi z malusom) oziroma povzroči večje število škod (glej Prilogo 1).

**Tabela 2:** Premijski razredi in izhodiščne zavarovalne premije

Premijski razred																
4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Stopnje izhodiščne zavarovalne premije (v %)																
50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100	110	120	135	150	170	200

Vir: Splošni pogoji za zavarovanje AO Zavarovalnice Triglav, 2004.

Za zavarovalnice največjo težavo v zvezi z bonus-malus sistemom predstavlja velika koncentracija zavarovalcev v premijskih razredih z bonusom, ki ga zavarovalec brez nesreče relativno hitro doseže. Na ta način se dejanske premije po obračunu bonusa in malusa močno oddaljijo od izhodiščne premije (Tomaževič, 1996, str. 104).

### 3.2.1.3. Doplačila premij za povečane nevarnosti – ostali kriteriji

Prvo doplačilo za povečano nevarnost je glede na namen uporabe vozila. Povečano nevarnost po splošnih pogojih tako pomenijo taxi vozila, vozila, ki se dajejo v najem brez šoferja (rent a car), in vozila, ki se uporabljajo za hitrostne preizkušnje. Tako npr. zavarovalnice zahtevajo 30 % doplačilo za zavarovanje taxi osebnih vozil in kar 150 % doplačilo za zavarovanje osebnih vozil rent a car (Interno gradivo Zavarovalnice Maribor).

Slovenske zavarovalnice so 1. junija 2003 uvedle dva dodatna kriterija povečane nevarnosti, in sicer za voznike z manj kot tremi leti voznških izkušenj in za uporabo vozila v lasti pravne osebe. Slednji doplačili za povečano nevarnost sta bili uvedeni glede na voznške izkušnje voznika in lastništvo vozila, vendar samo za osebna vozila. Vozniki z manj kot tremi leti izkušenj dodatek k premiji plačujejo prostovoljno, vendar v primeru, da voznik dodatka ne plača in povzroči prometno nesrečo, ima zavarovalnica od njega pravico zahtevati povrnitev dela odškodnine z zamudnimi obrestmi in stroški. Za kako nevarno skupino voznikov gre, priča že podatek Slovenskega zavarovalnega združenja, ki pravi, da je škodna pogostost pri teh voznikih 1,8 krat višja kot pri drugih voznikih. V primeru lastništva vozila se lastništvo vozil razdeli na fizične in pravne osebe, pri čemer morajo pravne osebe za svoja vozila dodatek k premiji plačati obvezno. Pri tem pravnim osebam ni potrebno plačati dodatka za voznike z manj kot tremi leti izkušenj (Supe, 2003, str. 9).

Povečano nevarnost predstavljajo še nekatera druga vozila, kot npr. tista, ki stalno ali občasno prevažajo okolju in zdravju nevarne snovi ter vozila, ki jih proizvajalci ali zastopniki ter serviserji izročajo podjetjem in posameznikom za testiranje oziroma dokazovanje lastnosti vozila ali pa kot nadomestno vozilo. Zavarovalci teh vrst vozil morajo torej tudi doplačati zavarovalno premijo. V prihodnosti je pričakovati še povečanje števila kriterijev tveganja, vsaj glede na izkušnje v tujini, saj v nekaterih državah poznajo tudi preko 30 različnih kriterijev.

Premije in doplačila za nevarnosti so po premijskem sistemu določeni za enoletno trajanje zavarovanja, če ni izrecno določeno drugače. Če pride do dogovora med zavarovalnico in zavarovalcem, se trajanje zavarovanja lahko skrajša za čas, krajši od enega leta. Ustrezno s tem pa se potem zmanjša tudi premija. Zmanjšano premijo se določi po številu dni zavarovanja kot odstotek od letne premije (Interno gradivo Zavarovalnice Maribor).

### **3.3. Postopek izračuna zavarovalne premije za zavarovanje AO**

Za lažjo predstavo o tem, kako zavarovalnice določajo zavarovalno premijo zavarovanja AO za določeno vozilo, sledi opis postopka izračuna zavarovalne premije. Postopek temelji na podlagi aktuarskih izračunov SZZ in prakse zavarovalnic.

Izračun zavarovalne premije (ZP) zavarovanja AO za določeno vozilo (oziroma za določenega zavarovanca) je sestavljen iz dveh delov, in sicer iz:

- izračuna kosmate premije za povprečno vozilo in
- izračuna zavarovalne premije za določeno vozilo.

#### **3.3.1. Izračun kosmate premije za povprečno vozilo (povprečnega zavarovanca)**

Kosmata premija za povprečno vozilo je temeljna zavarovalna premija (TZP) za izračun zavarovalne premije za posamezno vozilo. Izračun kosmate premije za vsa vozila temelji na povprečnih vrednostih, zato predstavlja kosmata premija povprečno premijo. Zavarovalnica jo izračuna tako, da najprej izračuna nevarnostno premijo za povprečno vozilo. Nevarnostni premiji nato prišteje znesek stroškov poslovanja in dodatek za preventivo. Stroški poslovanja so začetni stroški pridobivanja zavarovanj, provizije, obratovalni stroški in cenilni stroški. Ker mora biti po zahtevi lastnikov zavarovalnic premija dobičkonosna, se v izračun kosmate premije vključi tudi dodatek na dobiček. Nevarnostna premija in cenilni stroški se lahko naložijo za povprečno dobo likvidacije, to je 264 dni, obratovalni stroški pa za dobo 182 dni. Zaradi časovnega razmika med prejeto premijo in izplačilom škode omogoča naložena premija prihodek od obresti, ki pa ga je potrebno odšteti. Vsi navedeni dodatki in upoštevajoč prihodek sestavljajo obratovalni ali režijski dodatek (Interno gradivo Zavarovalnice Maribor).

#### **3.3.2. Izračun zavarovalne premije za določeno vozilo (lastnika vozila)**

Kosmata premija oziroma temeljna premija je osnova za izračun izhodiščne zavarovalne premije (IZP). Poleg tega so podlage za določanje izhodiščne premije še vrsta in namembnost vozila (premijske skupine) ter tehnične lastnosti vozila<sup>8</sup> (moč motorja, nosilnost, prostornina motorja). Izhodiščna zavarovalna premija se izračuna kot odstotek od temeljne zavarovalne premije. Za posamezno osebno vozilo izračun izhodiščne premije pomeni obračun premije glede na moč motorja (glej Tabela 1 na str. 17). Po izračunu izhodiščne premije pa se obračuna vsa, že

---

<sup>8</sup> Moč motorja je podlaga za določanje izhodiščne premije pri premijski skupini osebna vozila, nosilnost pri premijski skupini tovorna vozila, prostornina motorja pa pri premijski skupini motorna vozila.

omenjena doplačila, ki predstavljajo povečano tveganje ter popuste. Upošteva se tudi trajanje zavarovanja. Izračun zavarovalne premije za določeno vozilo lahko opišem z naslednjo enačbo (Interno gradivo zavarovalnice Adriatic):

$$4. \text{ enačba: } ZP = IZP * ZV * DOP * POP * BM$$

IZP - izhodiščna zavarovalna premija

ZV – doplačilo za povišanje zakonsko predpisane minimalne zavarovalne vsote<sup>9</sup>

DOP – doplačila za vozniške izkušnje, pravne osebe, prevoz nevarnih snovi, razširitev zavarovalnega kritja (testna vozila)

POP – popusti (invalidi<sup>10</sup>)

BM – znižanje ali povišanje premije glede na sistem bonus-malus

Izračunani končni znesek premije se poveča za 6,5 % davek od prometa zavarovalnih poslov.

### 3.4. Nadzor zavarovalne premije s strani države

Od 14. aprila 1999 Vlada ne določa več oziroma ne nadzoruje zavarovalne premije pri zavarovanju AO (Ristin 1999, str. 1311). Cene obveznega avtomobilskega zavarovanja se pri nas tako prosto oblikujejo in jih zavarovalnice določajo same. Običajno čakajo na vodilno, to je Zavarovalnico Triglav, ki ji druge zavarovalnice nato sledijo. Država si je sicer zadržala varovalko, da bi lahko posegla na zavarovalniško področje, če bi tu prišlo do ekstremnih odločitev, ki bi lahko povzročile motnje na širšem gospodarskem področju (Poslovni dnevnik, 2005).

## 4. ODŠKODNINA PRI ZAVROVANJU AO

Tako kot pri vseh ostalih zavarovalnih vrstah, tudi pri zavarovanju AO za zavarovalnico največje gospodarsko breme oziroma odhodek predstavlja izplačana odškodnina. Ta je odvisna od nastanka nevarnostnega dogodka. V primerjavi s premijami so glavne možnosti prihrankov na strani škod v slovenskem zavarovanju AO dokaj izčrpane. Še več, v zadnjem času je opaziti rast škod pri tej zavarovalni vrsti. Napor zavarovalnic so zato usmerjeni predvsem v zniževanje nadaljnje rasti izdatkov za škode. V četrtem poglavju se osredotočam na stran odškodnin pri zavarovanju AO.

### 4.1. Zavarovalni primer pri zavarovanju AO

Zavarovalnica, po 921. členu OZ (2004, str. 801-805), nudi zavarovalno varstvo zavarovancu z zavezo, da če bo med trajanjem zavarovalne pogodbe nastopil s pogodbo predviden nevarnostni dogodek, bo upravičencu izplačala zavarovalnino ali odškodnino. Pogodbeno predviden nevarnostni dogodek predstavlja v zavarovalnem pravu zavarovalni primer. Ali drugače, če je

<sup>9</sup> Lastnik vozila ima možnost sklenitve zavarovanja z višjimi zavarovalnimi vsotami ob ustreznem doplačilu premije.

<sup>10</sup> Obračuna se 10 odstotni popust za invalide, ki so bili pri nakupu vozila oproščeni plačila davka.

tveganje obstoj nevarnosti za nastanek zavarovalnega primera, predstavlja zavarovalni primer že realizirano tveganje. Po splošnih pogojih slovenskih zavarovalnic za zavarovanje AO je zavarovalni primer dogodek, ki utegne imeti za posledico uveljavljanje odškodninskih zahtevkov oškodovanca.

## **4.2. Škoda pri zavarovanju AO**

Škodo pa lahko na splošno označimo kot kakršnokoli prikrajšanje, ki nastane zaradi posega v človekovo pravico ali njegove pravno zavarovane interese. Škoda, ki jo določen pravni red varuje je pravno priznana škoda (Koman Perenič, 2004, str. 43).

Po 132. členu OZ (2003, str. 755) je *»škoda zmanjšanje premoženja (navadna škoda), preprečitev njegovega povečanja (izgubljeni dobiček), pa tudi povzročitev telesnih ali duševnih bolečin ali strahu drugemu ter okrnitev ugleda pravne osebe (nepremoženjska škoda)«*.

Posledica prometne nesreče je lahko škoda na stvareh, to je škoda na vozilu, uničena obleka ter škoda na osebnih predmetih in osebna škoda, to je škoda zaradi telesne poškodbe, okvare zdravja ali smrti. Zaradi škode na stvareh nastane oškodovancu premoženjska škoda, zaradi osebne škode pa lahko oškodovancu nastane tako premoženjska, kot tudi nepremoženjska škoda.

### **4.2.1. Premoženjska škoda pri zavarovanju AO**

Navadna škoda se kaže v razliki med premoženjem, ki ga je imel oškodovanec pred nastankom nesreče in premoženjskim stanjem po posegu v njegovo pravno varovano korist.

Izgubljeni dobiček se kaže v zmanjšanju oškodovančevega premoženja zato, ker je poseg v njegovo pravno varovano korist preprečil nastanek določene koristi, s katero bi se povečalo premoženje (Koman Perenič, 2004, str. 43, 44).

#### **4.2.1.1. Premoženjska škoda zaradi škode na stvareh**

Pri prometni nesreči je običajno prisotna škoda na vozilu, s katerim je bil oškodovanec udeležen v prometni nesreči. Poleg tega lahko oškodovanec utрпи škodo na osebnih predmetih in obleki.

Škoda na stvareh je lahko delna ali popolna. Delna škoda se lahko obračuna na podlagi stroškov popravila poškodovane stvari ali ocenitve službe za cenitev pri zavarovalnici v skladu z normativi strokovnih služb. Popolna škoda pa je tista, pri kateri je popravilo tehnično neizvedljivo ali pa stroški popravila presegajo stvarno vrednost vozila, zmanjšano za ocenjeno vrednost ostankov (Crnić, 1984, str. 64).

#### 4.2.1.2. Premoženjska škoda zaradi telesne poškodbe, okvare zdravja in smrti

Vrste premoženjskih škod, ki lahko oškodovancu nastanejo v primeru telesne poškodbe ali prizadetega zdravja v prometni nesreči, so naslednje (Strohsack, 1996, str. 218-220):

- stroški v zvezi z zdravljenjem oškodovanca (npr. stroški za prevoz na zdravljenje),
- drugi potrebni stroški (npr. stroški za tujo pomoč in nego med zdravljenjem in po njem),
- izgubljen zaslužek zaradi nezmožnosti za delo med zdravljenjem.

V primeru, ko je po normalnem teku zdravljenja gotovo, da bo škoda trajala tudi v prihodnosti, ima oškodovanec pravico do povrnitve bodoče škode. Ta se pri premoženjski škodi lahko kaže v obliki:

- izgubljenega zaslužka,
- izdatkov zaradi trajno povečanih potreb ter
- zmanjšanja ali uničenja možnosti za nadaljnji razvoj in napredovanje oškodovanca.

Poleg premoženjskih škod, ki nastanejo v primeru telesne poškodbe ali prizadetega zdravja, pa obstaja še vrsto premoženjskih škod, ki nastanejo v primeru smrti oškodovanca v prometni nesreči.

Pri premoženjski škodi je odgovorna oseba dolžna povrniti škodo na dva načina, in sicer z restitucijo ali pa z ekvivalenco. Restitucija pomeni, da odgovorna oseba vzpostavi stanje oškodovančevega premoženja kakršno bi bilo, če ne bi bilo škodljivega dogodka. Ekvivalenca pa pomeni, da mora odgovorna oseba oškodovancu izplačati ustrezno denarno odškodnino. To je v primeru, kadar vzpostavitev prejšnjega stanja ni mogoča ali pa se ne more opraviti popolnoma (Špes, 1999, str. 8).

#### 4.2.2. Nepremoženjska škoda pri zavarovanju AO

**Nepremoženjska škoda** nastane s posegom v osebnostne pravice, kot je povzročitev telesnih ali duševnih posledic ali strahu drugemu (Koman Perenič, 2004, str. 43, 44).

Vrste pravno priznanih nepremoženjskih škod, ki lahko oškodovancu nastanejo zaradi smrti bližnjega, telesne poškodbe ali okvare zdravja kot posledice prometne nesreče, so naslednje (Obligacijski zakonik s komentarjem, 1.knjiga, 2003, str. 1022-1045):

- pretrpljene in bodoče telesne bolečine,
- pretrpljene in bodoče duševne bolečine zaradi zmanjšanja življenjskih aktivnosti,
- pretrpljeni in bodoči strah,
- pretrpljene in bodoče duševne bolečine zaradi skaženosti,
- pretrpljene in bodoče duševne bolečine zaradi smrti bližnjega in
- pretrpljene in bodoče duševne bolečine zaradi posebno težke invalidnosti bližnjega.



Pri nepremoženjski škodi ni mogoča niti, prej omenjena, restitucija niti ekvivalenca, pač pa se nepremoženjska škoda povrne v obliki satisfakcije oziroma zadoščenja. To pomeni, da zavarovalnica oškodovancu za nepremoženjsko škodo prizna pravično denarno odškodnino, ki zanj pomeni neko zadoščenje oziroma omilitev težav, ki so nastopile s prometno nesrečo. Vidimo torej, da mora zavarovalnica višino odškodnine v obliki zadoščenja presojsati glede na okoliščine v posameznem primeru, kar pomeni individualizacijo prisojanja denarnih odškodnin za nepremoženjsko škodo, kar je za zavarovalnice zelo problematično (Špes, 1999, str. 11).

### **4.3. Odškodnina pri zavarovanju AO**

Odškodnina je glavni odhodek zavarovalnice in poglavitna dajatev nekaterim redkim zavarovancem, ki utrpijo škodo kot posledico prometne nesreče, katere povzročitelj je nekdo drug. Odškodnina je bodisi neka količina vrednosti (denarna vsota), ki jo zavarovalnica plača, bodisi neka količina dobrin ali naturalnih storitev z vrednostjo, ki jo zavarovalnica da za nadomestitev škode in vzpostavitev prejšnjega stanja (Boncelj, 1983, str. 20).

#### **4.3.1. Odškodnina za škodo na stvareh pri zavarovanju AO**

Strokovna služba zavarovalnice si mora ob škodnem primeru uničene in poškodovane stvari ogledati, jih fotografirati in napraviti zapisnik o ogledu in cenitvi škode, po potrebi pa tudi izvedensko mnenje. Po ugotovitvi obsega škode strokovna služba določi način obračuna škode na podlagi določil zavarovalne pogodbe ali predpisov o odškodninski odgovornosti. Pri tem upošteva zapisnik o ogledu in cenitvi škode, fotografije in izvedensko mnenje.

Višino škode na poškodovanem zavarovanem vozilu se ugotavlja na naslednje načine (Interno gradivo Zavarovalnice Triglav):

- ocena škode na podlagi normativov del za zamenjavo in popravilo poškodovanih delov ter cene nadomestnih delov,
- ocena škode na podlagi učinkovitih stroškov popravila (računov),
- ocena škode s pomočjo sporazumno izbranega strokovnjaka za posamezne vrste škod ali
- ocena na podlagi predračuna stroškov popravila.

Po ugotovitvi višine škode zavarovalnica napravi obračun in izplačilo odškodnine oškodovancu. Znesek nadomestila ne sme biti višji od škode, ki jo je oškodovanec utrpel z nastopom zavarovalnega primera, torej zavarovanje v nobenem primeru ne more biti vir bogatenja.

#### **4.3.2. Odškodnina za osebno škodo pri zavarovanju AO**

Pri odškodninskih zahtevkih zaradi telesnih poškodb ugotavlja kritje in višino škode likvidator škod na podlagi dogovorjene metode, ustrezne zdravstvene dokumentacije in drugih pravnih oseb, ki izdajajo potrdila. Prav tako ima za reševanje zavarovalnih primerov, za vprašanja v zvezi z medicinskimi vprašanji, zavarovalnica svojega zdravnika cenzorja.

Odškodnine za osebno premoženjsko škodo se ugotavljajo na podlagi računov in ostalih potrdil, zato bom v nadaljevanju podrobneje obravnaval samo odškodnine za osebno nepremoženjsko škodo, pri kateri je postopek določanja odškodnine bolj zahteven.

#### 4.3.2.1. Odškodnina za telesne bolečine

Višina odškodnine za telesne bolečine kot posledice prometne nesreče je odvisna od trajanja in intenzivnosti bolečin, od narave poškodbe ter dela telesa, na katerem je poškodba nastala (Cigoj, 1982, str. 197). Pri tem je potrebno upoštevati osebne značilnosti oškodovancev, saj se ti med seboj razlikujejo po občutljivosti na bolečine. V skladu s tem strokovne službe zavarovalnic prisojajo vsakemu oškodovancu odškodnino posebej, kar pomeni individualizacijo škode. Hkrati mora zavarovalnica naslova odškodnine za telesne bolečine upoštevati nevšečnosti oškodovanca med zdravljenjem, katerim je oškodovanec izpostavljen. To so npr. hospitalizacija, fizioterapija, šivanje itd.

#### 4.3.2.2. Odškodnina za duševne bolečine zaradi zmanjšanja življenjskih aktivnosti

Odškodnina za duševne bolečine se prizna oškodovancu v primeru, da gre za začasno ali trajno zmanjšanje njegovih življenjskih aktivnosti, in sicer tako v vsakdanjem življenju, kot tudi pri delu. Duševne bolečine oškodovanca se kažejo v tem, da ne more več opravljati funkcij, ki jih je lahko pred prometno nesrečo, ali pa jih lahko opravlja samo s povečanimi napori (Strohsack, 1996, str. 240). Pri določanju denarne odškodnine iz naslova telesnih bolečin morajo zavarovalnice ugotoviti stopnjo invalidnosti oškodovanca in v skladu s tem izplačati ustrezno denarno odškodnino.

#### 4.3.2.3. Odškodnina za strah

Odškodnina za strah se prizna oškodovancu, ki po mnenju medicinskih izvedencev utрпи strah v prometni nesreči. Strah medicinska stroka razvršča na primarni in sekundarni. Primarni strah je tisti, ki ga oškodovanec utрпи ob škodnem dogodku in je kratkotrajen. Sekundarni strah pa je tisti, ki ga oškodovanec utрпи v času zdravljenja posledic nesreče (Strohsack, 1996, str. 238).

#### 4.3.2.4. Odškodnina za duševne bolečine zaradi smrti bližnjega

Odškodnina za duševne bolečine zaradi smrti bližnjega v prometni nesreči se lahko prizna ožjim družinskim članom, bratom in sestram in nezakonskemu partnerju, če je obstajala med njim in umrlim trajnejša življenjska skupnost (Obligacijski zakonik s komentarjem, 1.knjiga, 2003, str. 1045).

#### 4.3.2.5. Odškodnina za duševne bolečine zaradi posebno težke invalidnosti bližnjega

Odškodnina za duševne bolečine zaradi posebno težke invalidnosti bližnjega v prometni nesreči se lahko prav tako prizna ožjim družinskim članom, bratom in sestram in nezakonskemu

partnerju. Kot posebno težko invalidnost štejemo stanje, povzročeno z uničenjem pomembne sfere oškodovančeve osebnosti (Strohsack, 1996, str. 255).

#### **4.4. Kritne obveznosti zavarovalnice pri zavarovanju AO**

Obveznost zavarovalnice iz zavarovanja AO je omejena z zavarovalno vsoto, veljavno na dan škodnega dogodka, če z zavarovalno pogodbo ni dogovorjena višja zavarovalna vsota.

Dogovorjena zavarovalna vsota je najvišji znesek, do katerega jamči zavarovalnica izplačilo odškodnin za vsak posamezni zavarovalni primer, ne glede na število oškodovancev. Več časovno povezanih škod predstavlja en zavarovalni primer, v primeru, da škode nastanejo iz istega vzroka (Splošni pogoji za zavarovanje AO Zavarovalnice Triglav, 2004).

ZOZP predpisuje najnižje zavarovalne vsote. S tem država posredno vpliva na premije pri zavarovanju AO, saj vsakemu povišanju zavarovalnih vsot sledi povišanje zavarovalnih premij s strani zavarovalnic. V preteklosti je morala država zavarovalne vsote prilagajati inflaciji oziroma jih zvišati za enak odstotek, kot je znašalo zvišanje maloprodajnih cen, po ugotovitvi Zavoda za statistiko Republike Slovenije, in sicer vsakokrat, ko je zvišanje preseglo deset odstotkov (Pavliha, 1999, str. 1337). Kasneje so se najnižje zavarovalne vsote zviševale v primeru, če se je za več kot 10 odstotkov spremenilo razmerje tolarja proti evru po srednjem tečaju Banke Slovenije. Zaradi uskladitve višine najnižjih zavarovalnih vsot z določbami 2. direktive EU o zavarovanju AO pa je bilo po vstopu Slovenije v EU treba zvišati najnižje zavarovalne vsote za škodo zaradi smrti, telesne poškodbe in prizadetega zdravja. Najnižje zavarovalne vsote za škodo zaradi uničenja ali poškodovanja stvari pa so bile že pred vstopom Slovenije v EU usklajene s to direktivo (Korbar, 2002, str. 15). V prihodnosti je pričakovati še nadaljnje povišanje najnižjih zavarovalnih vsot za osebne škode.

##### **4.4.1. Kritje odškodninskih zahtevkov ZZZS**

Z zavarovanjem AO so kriti tudi odškodninski zahtevki zavodov za zdravstveno, pokojninsko in invalidsko zavarovanje, in sicer za stroške zdravljenja in druge nujne stroške nastale v skladu s predpisi o zdravstvenem zavarovanju ter sorazmeren del prispevkov za pokojninsko in invalidsko zdravljenje (Interno gradivo Zavarovalnice Maribor).

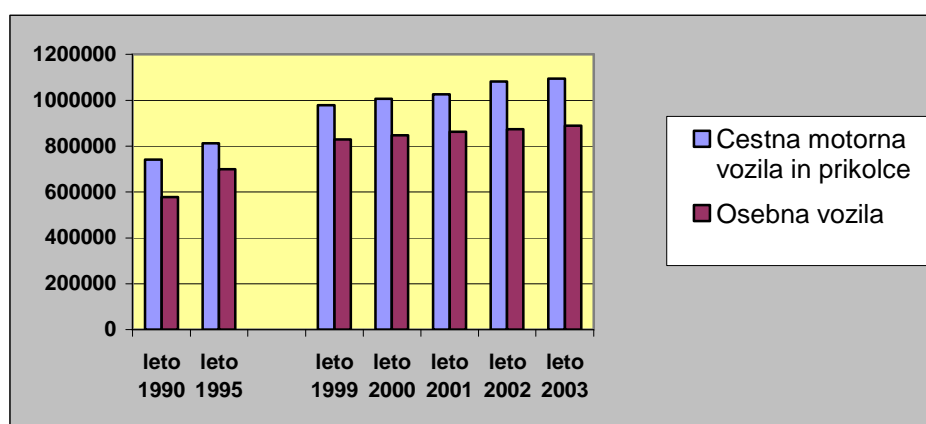
S spremembo Zakona o zdravstvenem varstvu in zdravstvenem zavarovanju, ki je pričel veljati 2. 1. 2004, ima po novi zakonski ureditvi ZZZS pravico neposredno zahtevati povrnitev povzročene škode od zavarovalnice, pri kateri ima tisti, ki je s prometnim sredstvom povzročil okvaro zdravja ali smrt zavarovane osebe, sklenjeno obvezno avtomobilsko zavarovanje. Zavarovalnice, predlagateljice tega postopka, navajajo, da so s prejetjem tega zakona nastali omejitveni kriteriji za vsako zavarovalnico, ki onemogočajo ekonomski obračun premije, temelječe na aktuarskih izračunih. Zato so določili pavšalno obveznost posamezne zavarovalnice do skupno dogovorjenega pavšalnega zneska ZZZS (Urad za varstvo konkurence, 2004).

## 5. Analiza zavarovalnih premij in odškodnin pri zavarovanju AO cestnih vozil

### 5.1. Razvoj slovenskega trga cestnih vozil

Slovenci smo narod avtomobilov. Praktično vsaka družina ima svoj avtomobil ali celo več. Razcvet avtomobilskega trga se je začel v sredini devetdesetih let, vsako leto pa se, tako število osebnih, kot tudi vseh cestnih motornih vozil, zvišuje. Razlog za to je predvsem pestra ponudba kreditov in leasingov ter splošna prepričanost ljudi, da je avtomobil najpomembnejša materialna dobrina. Konec leta 2003 je bilo v Sloveniji registriranih 1.094.020 motornih vozil, od tega 889.580 osebnih vozil. Povprečna 2 odstotna rast registriranih motornih vozil posledično vpliva na rast zavarovalnega trga zavarovanj AO (glej Sliko 3).

**Slika 3:** Registrirana cestna motorna vozila in prikolice ter osebna vozila po letih



Vir: Statistični letopis Slovenije 2004, str. 396.

### 5.2. Prometne nesreče na cestah

Žal se Slovenija s statistiko na področju prometnih nesreč ne more pohvaliti. Za primerjavo, po podatkih Združenih Narodov, je bila Slovenija leta 2002 na drugem mestu po številu prometnih nesreč na tisoč cestnih motornih vozil, takoj za Hrvaško. Po deležu oseb, ki so v prometni nesreči umrli, zaradi prisotnosti alkohola, pa je bila istega leta celo na prvem mestu (United Nations, 2004, str. 8, 10). Je pa poleg same rasti prometnih nesreč po posameznih letih, ne glede na poostren Zakon o varnosti v cestnem prometu, opaziti tudi porast telesnih poškodb in smrti, zaradi prometnih nesreč (glej Sliko 1 na str. 3).

### 5.3. Analiza trga zavarovanj AO z vidika zbranih premij in odškodnin slovenskih zavarovalnic

V Sloveniji ima za dovoljenje trženja obveznih avtomobilskih zavarovanj 7 zavarovalnic. Vse so članice SZZ, v katerem je članstvo za trženje zavarovanj AO obvezno. Največji tržni delež ima Zavarovalnica Triglav. Za vse zavarovalnice je bistvenega pomena ustrezno vodena statistika posamezne zavarovalnice, saj na podlagi zbranih podatkov lahko napravijo potrebne analize. Tako za zavarovanje AO, kot tudi za ostala zavarovanja je pomembno spremljanje gibanja

premijs in odškodnin, saj je razmerje med premijami in odškodninami oziroma škodno razmerje prvi kazalec rezultata zavarovanj v določenem obdobju. Opaziti je, da je trg zavarovanj AO v porastu, saj tako zbrana bruto premija, kot tudi bruto odškodnina zavarovalnic in pozavarovalnice raste. Delež tehnične premije v bruto premiji je v povprečju okoli 83 odstotkov, kar pomeni, da se delež obratovalnega dodatka zavarovalnic giblje okoli 16 odstotkov bruto premije (glej Tabela 2). Seveda pa se je potrebno zavedati, da je to le ocena glede na celotno zbrano bruto premijo in da se ravno delež obratovalnega dodatka glede na posamezno zavarovalnico spreminja. Za poglobljeno analizo premij in odškodnin po posameznih zavarovalnicah na tem mestu ni na voljo podatkov. Zavarovalnice podatkov namreč ne objavljajo, saj določeni, kot so npr. podatki o stroških cenitev, obratovalnem dodatku, nevarnostni in hranilni premiji, pomenijo prednost pred konkurenti pri oblikovanju premij.

**Tabela 2:** Premije in odškodnine slovenskih zavarovalnic in pozavarovalnic pri zavarovanju AO (v mio SIT, po letih)

	1995	1999	2000	2001	2002	2003
<b>Bruto (kosmata) premija</b>	18586	30956	36966	47580	56386	68033
<b>Tehnična premija</b>	15711	26246	31278	40258	47685	54040
<b>Bruto (kosmata) odškodnina</b>	14969	23858	26738	29692	32695	38219
<b>Delež tehnične v bruto premiji</b>	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,79

Vir: Statistični letopis Slovenije 2004, str. 515, 516.

Kakorkoli že, če pri vseh zbranih bruto premijah in izplačanih odškodninah trga zavarovanj AO ne upoštevamo cenilnih stroškov ter sredstev pozavarovalnic, katerih je približno 10 odstotkov po posameznih letih, opazimo letno rast premij in odškodnin (glej Tabela 3).

**Tabela 3:** Premije in odškodnine slovenskih zavarovalnic pri zavarovanju AO, brez premij pozavarovalnic in brez cenilnih stroškov (v mio SIT, po letih)

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
<b>Bruto (kosmata) premija</b>	21488	24673	27661	33285	43509	51943	60092	68300
<b>Bruto (kosmata) odškodnina</b>	18047	19141	21438	23775	26733	29793	34091	43400
<b>Delež premij pozavarovanja in cenilnih stroškov v bruto premiji</b>	n.p.	n.p.	0,894	0,9	0,914	0,921	0,883	n.p.
<b>Rast premij</b>	0,104	0,148	0,121	0,203	0,307	0,194	0,157	0,137
<b>Rast odškodnin</b>	0,084	0,061	0,120	0,109	0,124	0,114	0,144	0,273
<b>Škodno razmerje</b>	0,839	0,776	0,775	0,714	0,614	0,574	0,567	0,635

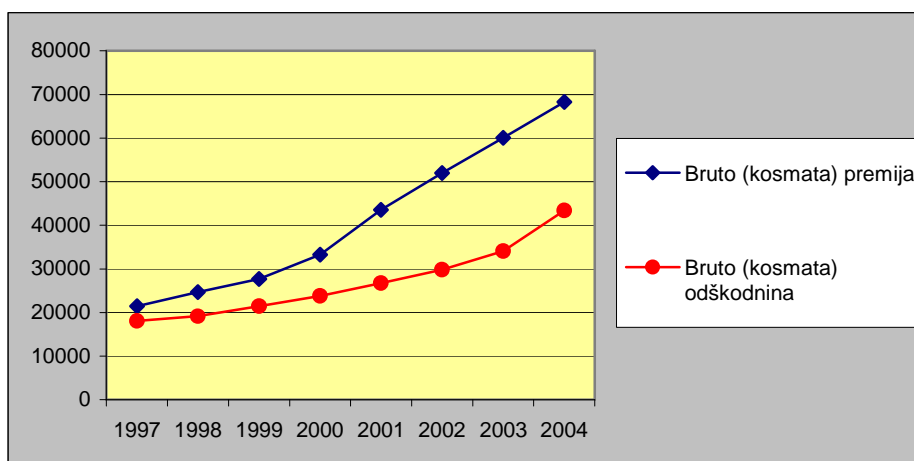
Vir: Statistični letopis Slovenije 2004, str. 518;

Slovensko zavarovalno združenje, 2005;

Agencija za zavarovalni nadzor, 2004, str. 5.

Rast premij je od leta 1997 do 2000 leta nihala, po letu 2001, ko je premija dosegla najvišjo rast, pa je opazen vsakoletni padec rasti bruto premije. Rast odškodnin je iz leta v leto nihala, v letu 2004 pa je bruto odškodnina porasla kar za 27 odstotkov glede na leto 2003. Škodno razmerje se je od leta 1997 do leta 2003 izboljševalo, v letu 2004 pa je prišlo do poslabšanja škodnega rezultata na trgu zavarovanja AO (glej Sliko 4 na str. 29).

**Slika 4:** Primerjava zbrane bruto premije in bruto odškodnine slovenskih zavarovalnic pri zavarovanju AO, brez pozavarovalnic in stroškov cenitve (v mio SIT)



Vir: Slovensko zavarovalno združenje, 2005.

Iz omenjenih podatkov lahko ugotovimo, da je po krizi v sredini devetdesetih let, ko so zavarovalnice imele izgube na področju zavarovanja AO oziroma zbrane premije niso pokrivale izplačanih odškodnin, zavarovalnicam uspelo z zviševanjem premij v zadnjih letih uspešno pokrивati odškodnine. Tako ni razloga, da govorimo o neki krizi na področju zavarovanj AO. So pa se sicer pojavili številni novi, že omenjeni problemi, ki ob večanju števila prometnih nesreč, posledično rasti odškodninskih zahtevkov in omejenih možnosti za zviševanje premij, lahko ogrozijo zavarovalnice v prihodnosti.

## **6. PROBLEMI IN PREDLAGANE REŠITVE V ZVEZI Z IZBOLJŠANJEM ZAVAROVALNO TEHNIČNEGA REZULTATA PRI ZAVAROVANJU AO**

### **6.1. Problemi in možne rešitve pri zavarovanju AO s pravnega vidika**

#### **6.1.1. Zakonodajalec in zakonska ureditev zavarovanja AO**

Kot prvo, v povezavi s pravnim vidikom zavarovanja AO lahko rečemo, da se je področje zavarovalništva dokaj hitro in učinkovito odzvalo na prilagoditev zakonodaje s pravnim redom EU. Ne glede na to, da gre za raznoliko in zapleteno pravno podlago, je zavarovanje AO, izmed vseh obveznih zavarovanj, najbolj natančno opredeljeno, še posebej v smislu ZOZP, ki izmed vseh obveznih zavarovanj najbolj natančno določa predmet zavarovanja, najnižje zavarovalne vsote in način valorizacije. S tega vidika se je varstvo zavarovancev v cestnem prometu močno izboljšala. Kljub temu pa se zdi, da ima država še vedno poglavitno vlogo pri pripravi in spreminjanju zakonodaje. Poleg tega zavarovanje AO, skupaj s še tremi zavarovanji, ureja isti zakon, kar zmanjšuje preglednost in razumevanje zakona in povečuje možnost napačne interpretacije zakona in njegovo kompleksnost.

Rešitev na prvo zastavljeni problem pravnega vidika zavarovanj AO, povezanega v zvezi z zakonsko ureditvijo, bi bila povečati pristojnosti in vlogo SZZ, kot zastopnika zavarovalnic, pri

oblikovanju zakonodaje. Država bi morala za kvalitetnejšo zakonodajo bolj upoštevati predloge in pripombe SZZ v vseh fazah zakonodajnega postopka. Zavarovanje AO je pomemben del zavarovalniške dejavnosti, ki je kot taka pomemben del finančnega sistema in ima relativno velik pomen za razvoj narodnega gospodarstva, zato jo je potrebno vzpodbujati. Tudi v smislu samostojnega zakona o zavarovanju AO bi bilo smiselno razmisliti o morebitni izločitvi zavarovanja AO iz Zakona o obveznih zavarovanjih v prometu in ureditvi posameznih vrst obveznih zavarovanj v prometu v samostojnih zakonih, kjer bi zakonodajalec imel možnost poglobljenega razmišljanja o vsaki posamezni vrsti obveznega zavarovanja.

### **6.1.2. Enotni zavarovalni trg**

Drugič, z vstopom Slovenije v EU in prevzemom pravnega reda EU, se je trg zavarovalništva odprl tudi za zavarovalnice iz drugih držav članic EU. Zaenkrat večjega zanimanja za trženje obveznih avtomobilskih zavarovanj ni, je pa v prihodnosti pričakovati, da se bo zanimanje povečalo, in da bodo tudi zavarovalnice iz drugih članic EU začele s prodajo tovrstnih zavarovanj. To bo povzročilo tudi konkurenco na trgu obveznih avtomobilskih zavarovanj. Konkurenca bi utegnila povzročiti odpoved trženja avtomobilskih zavarovanj nekaterih zavarovalnic, še posebej manjših. Izkušnje iz enotnega zavarovalnega trga EU pričajo, da je zaupanje v domače zavarovalnice večje kot v tuje in da zavarovalnice bolj kot tuja, ogroža domača konkurenca, saj npr. že sama vzpostavitev kakovostne prodajne mreže zahteva svoj čas.

Enotnega zavarovalnega trga in prihoda tuje konkurence z vstopom Slovenije v EU v smislu zakonske zaščite domačih zavarovalnic ni mogoče zaustaviti. Kljub temu, da večjega zanimanja za trženje zavarovanj AO od tujih zavarovalnic pri nas še ni zaznati, pa bodo morale zavarovalnice že začeti pospešeno razmišljati tudi o tuji konkurenci. Rešitev ob prihodu konkurence je vsekakor združevanje domačih zavarovalnic, s čimer se bodo znižali tudi stroški poslovanja pri zavarovanju AO. Zniževanje stroškov bo moralo postati eno glavnih vodil domačega zavarovalništva, če bo ob trenutnih cenah zavarovanj želelo uspešno poslovati. Potrebna pa bo tudi usmeritev na tuje trge in notranja konsolidacija.

### **6.1.3. Netransparentnost podatkov o zavarovanju AO**

Tretjič, velik problem na trgu zavarovanj AO predstavlja zbiranje in transparentnost statističnih podatkov, povezanih z zavarovanjem AO. Ti so z vstopom Slovenije v EU, skupaj s podatki ostalih zavarovalnih vrst, postali za zavarovalnice obvezujoči, saj slonijo na enotni zakonodaji, ki zahteva primerljive statistične informacije. Statistične podatke o zavarovanju AO zbira Statistični urad RS, AZN, SZZ, deloma pa tudi Agencija za plačilni promet in Davčna uprava RS (Mancini, 2000, str. 285 in 301). Problem pa je, da se zavarovalnice izogibajo objavi posameznih podatkov, kot so npr. o višini zbrane tehnične premije po posameznih poslovnih obdobjih, obratovalnih stroških, višini čiste izplačanih odškodnin, povprečni višini odškodnin itd. in objavljajo predvsem bruto agregate, ki pa v osnovi ne povedo veliko o poslovanju zavarovalnic. Vedeti je potrebno, da je Zavarovalnica Triglav največja ponudnica zavarovanj AO in še vedno

kontrolira razmere na trgu zavarovanj AO, ostale pa ji sledijo. Posredovanju podatkov se izogibajo, predvsem v korist doseganja čim boljšega zavarovalno-tehničnega rezultata.

V povezavi z zbiranjem statističnih podatkov zavarovalnic pri zavarovanju AO bo v prihodnosti potrebno povečati transparentnost podatkov. S tem bodo domače zavarovalnice izpolnile obveznosti EU in zagotovile kakovostnejšo analizo ter bolj zdravo konkurenco na trgu avtomobilskih zavarovanj. S tega vidika bi se morda morale povečati pristojnosti SZZ in AZN za pridobivanje podatkov ali pa ustanoviti posebna statistična služba oziroma informacijski center z on-line povezavo s posameznimi zavarovalnicami, kot jo npr. poznajo v Grčiji. Tam so zavarovalnice, ki zavarujejo motorna vozila, dolžne informacijski center redno obveščati o svojih zavarovalnih pogodbah za motorna vozila, premijah, o škodnih zahtevkih, plačilih in oceni škodnih zahtevkov. Preko informacijskega centra upravljajo tudi podatke o voznikih, kot so vožnja pod vplivom alkohola in prekrški, ki jim jih posreduje prometna policija (Tzanis, 2000, str. 5, 6).

## **6.2. Problemi in možne rešitve za zavarovalnice pri zavarovanju AO z vidika premij**

### **6.2.1. Merljivosti tveganj**

Zavarovalnice pri zavarovanju AO izračunavajo ustrezno zavarovalno premijo (za posameznega zavarovanca ali vse skupaj) na podlagi verjetnosti in višine pričakovanih škod. Kot sem že omenil, zavarovanec (lastnik vozila) za zavarovalnico predstavlja določeno tveganje oziroma nevarnost povzročitve škode. Za zavarovalnico je bistvenega pomena ravno ugotavljanje tveganja posameznega zavarovanca, in sicer vnaprej, saj je na ta način možna izravnava teh nevarnosti. Se pa zavarovalnice soočajo s problemi predvsem pri merljivosti tveganj. V prvi vrsti imajo zavarovalnice zastarelo ter pomanjkljivo razvito informacijsko tehnologijo in zavarovalno statistiko. Razpolaganje z ustreznimi statističnimi podatki o zavarovancih je bistveno za analitični prikaz stanja škodnega dogajanja zavarovancev v preteklosti, na podlagi katerega je izvedena ocena tveganja zavarovancev v prihodnosti. Dalje merljivost tveganj zavira precejšnja enostavnost postopka sklepanja zavarovanj AO, ki onemogoča kvalitetnejšo in širšo obravnavo posameznega tveganja. Seveda pa na drugi strani enostavnost postopka zmanjšuje stroške sklepanj zavarovanj, kar je za zavarovalnico pozitivno. Dodatni problem pri merjenju tveganja pa večkrat predstavlja tudi dejstvo, da lastnik in vsakokratni voznik nista ista oseba (Tomažević, 1996, str. 99). Ker je pri zavarovanju AO zavarovalna polica vezana na vozilo in ne na osebo, tako lahko določena oseba povzroči več nesreč z vozili, ki niso njena last, lastniki vozil pa nosijo posledice v smislu povečanja premije. Takšen neprimeren voznik pa lahko nato uživa bonitete iz zavarovanja svojega vozila, če z njim ne povzroči nesreče. Zavarovalnice imajo zato težko delo pri nadzoru škodnega dogajanja zavarovancev. To otežuje oceno tveganj, še posebej, ker vsaka zavarovalnica obravnava zavarovance posebej. Prednost zavarovanca je tudi, da lahko v vsakem trenutku zamenja zavarovalnico. Ko na novo sklene zavarovalno polico pri drugi zavarovalnici, ta ne more vedeti, koliko škodnih dogodkov je povzročil v prejšnji zavarovalnici.



Za izboljšanje merljivosti posameznih tveganj pri zavarovanju AO morajo zavarovalnice v prvi vrsti poskrbeti za ustrezne rešitve na ravni zavarovalnice same, nato pa še na med-zavarovalniški ravni. To pomeni za zavarovalnice zamenjavo zastarele informacijske tehnologije z novo, ki bo omogočala zbiranje in obdelovanje podatkov o posameznih zavarovancih na enem mestu ter boljšo kooperacijo med posameznimi oddelki zavarovalnice. To sicer za zavarovalnico pomeni visoke stroške nabave in vzpostavitve nove opreme, vendar dolgoročno neprecenljiv vir za ocenjevanje tveganj. Zavedati se je potrebno, da je zavarovalnica po zakonu obvezana skleniti zavarovanje AO vsakomur, ki ima veljavno vozniško dovoljenje in zavarovanje zahteva. Zato je za zavarovalnico pomembna ocena tveganja posameznika. Tako je pri določanju premije, kot tudi pri izplačilu odškodnine, v primeru škodnega dogodka pomemben nadzor zavarovancev, saj se večino zneska premije ali odškodnine določa na podlagi njihove aktivnosti v preteklosti. Na med-zavarovalniški ravni pa bi z že predlaganim informacijskim centrom zavarovalnice dosegle številne koristi. Na strani premij bi imele lažji nadzor razmerja med bonusom in malusom pri novih strankah, saj bi imele na voljo vse podatke o njihovih preteklih škodnih primerih.

### **6.2.2. Uvajanje novih kriterijev individualizacije zavarovalne premije**

Zavarovalnice najpogosteje utemeljujejo uvedbo kriterijev individualizacije zavarovalne premije pri zavarovanju AO z namenom pravičnejše porazdelitve tveganja na posamezne skupine zavarovancev. Hkrati pa so novi uvedeni kriteriji za zavarovalnico sredstvo za poviševanje premije pri tej vrsti zavarovanja. Zato njihovi uveljavitvi država večkrat nasprotuje, predvsem z vidika inflacije. Problemi, s katerimi se ponavadi zavarovalnice srečujejo potem, ko določene kriterije že uveljavijo, pa so še burne razprave strokovnjakov, v smislu ustavne in zakonske spornosti kriterijev, nasprotovanja zveze potrošnikov in na koncu še samih zavarovancev. Naj na tem mestu podam primer ustavne spornosti uvedbe tveganega kriterija za mlade voznike. Voznik do treh let voznških izkušenj, ki nima omenjenega zavarovanja oziroma doplačila, ki je sicer prostovoljno, mora ob povzročitvi škode drugi osebi, sam poravnati tretjino škode. Voznik, z manj kot tremi leti izkušenj, ki v prometu ni povzročil nobenega škodnega dogodka, trpi na ta način dodatno "kazen" višje zavarovalne premije, voznik, ki v ta razred ne sodi, pa je vendarle povzročil škodo, pa te dodatne kazni ne trpi (Ošabnik, Teršek, 1997, str. 1). Zato se za zavarovalnice na tem mestu zastavlja vprašanje, ali je sploh zakonsko in ustavno pravilno, da se uvede individualizacijo premije in če se že, do katere mere. In pa na drugi strani, ali je za zavarovalnice sploh smiselno uvesti kriterije samo za določene tvegane skupine, ker potem lahko ostane še veliko voznikov, ki niso v teh skupinah, pa povzročijo veliko število nesreč.

Dalje, ko govorimo o kriterijih individualizacije premije, se poleg ustavne in zakonske spornosti za zavarovalnice zastavlja tudi vprašanje, ali se zavarovalnici sploh splača uvajati nove kriterije in ali ne bi bilo bolj enostavno in učinkoviteje kar spremeniti sistem zavarovanja AO. Kot sem že omenil je za zavarovalnico slabost obstoječega bonus-malus sistema ravno ta, da se večina zavarovancev zadržuje v premijskih razredih z bonusom, kar za zavarovalnice pomeni nižji prihodek, kot bi ga dobile, če bi bili zavarovanci v razredih z malusom.

Glede uvajanja kriterijev individualizacije tveganj oziroma premij še obstaja nekaj možnosti za razširitev kriterijev, predvsem subjektivnih, kot sta npr. uvedba kriterija za starost voznika in število prevoženih kilometrov. Vendar pa uvajanje novih kriterijev v nedogled ni vedno dobro za zavarovalnice, kot tudi zavarovance. Stopnjuje se pritisk zavarovancev, ki jih podražitev premije prizadene, prav tako pa nekateri kriteriji zavarovalnicam ne izpopolnjujejo napovedi o morebitnih škodah zavarovancev ter bistveno ne vplivajo na pravičnejšo razporeditev rizika. S tega vidika je obstoječi premijski sistem dober in ga nima smisla spreminjati.

Osredotočiti pa bi se bilo potrebno predvsem na kaznovanje hujših kršiteljev cestnoprometnih predpisov in pogostih povzročiteljev prometnih nesreč. Večji pomen bi bilo potrebno v prihodnosti pripisati bonus malus sistemu, ki je pri nas in v tujini splošno uveljavljen in prinaša dobre rezultate. Opraviti bi bilo potrebno samo manjše popravke sistema, v smislu odprave zgornjega maksimuma, ki znaša 200 % osnovne premije, prehod od ene zavarovalnice k drugi pa ne bi smel pomeniti vrnitve na osnovno premijo. S tem bi sčasoma disciplinirali tudi najhujše kršitelje.

Na področju kaznovanja in nagrajevanja voznikov v nekaterih državah ZDA, poleg bonus malus sistema in vrste kriterijev individualizacije premije, uporabljajo poseben program, ki omogoča obravnavo posameznih voznikov, neodvisno od vozila. Imenuje se plan zavarovanja za varno vožnjo (ang. *Safe Driver Insurance Plan - SDIP*). Gre za posebna poročila o aktivnosti voznika v določenem preteklem obdobju, na podlagi katerega se določi zavarovalna premija, kot zadnji korak po obračunu vseh popustov in doplačil. Poročila vsebujejo podatke o prekrških in nesrečah posameznega voznika, ki se ustrezno točkujejo glede na težavnost prometne nesreče in prekrška. Podobno, kot pri bonus-malus sistemu, tudi tukaj obstaja izhodiščno število točk, kateremu se nato prišteva in odšteva točke. Točke pa pomenijo določen odstotek rasti ali padec premije. Zavarovalnica ima ob sklenitvi zavarovanja pravico vpogleda v poročilo, prav tako pa ga ima pravico zahtevati od druge zavarovalnice, v primeru, da voznik zamenja zavarovalnico (Consumer service, Massachusetts Division of Insurance, 2005). O uvedbi podobnega načina nadzora voznikov bi morale, v sodelovanju s policijo, razmisliti tudi zavarovalnice pri nas. Lahko pa bi zavarovalnice preprosto uvedle sistem ugodnosti za nagrajevanje voznikov brez prometne nesreče. Če bi določen zavarovanec preteklo zavarovalno obdobje zaključil brez povzročene prometne nesreče, bi bil deležen ugodnosti pri drugih vrstah zavarovanj, ki jih zavarovalnica trži, npr. popustov na premijo za določeno obdobje pri sklenitvi novega življenjskega zavarovanja ali podobno.

### **6.2.3. Uvajanje novih tehnoloških možnosti za prodajo AO zavarovanj**

Zavarovalnice pa imajo proste roke pri oblikovanju višine in strukture premije. Višina zavarovalne premije je približno enaka za vse slovenske zavarovalnice. Struktura premije pa se med zavarovalnicami razlikuje. Predvsem so za zavarovalnico pomembni režijski oziroma obratovalni stroški, saj z zniževanjem le-teh zavarovalnica lahko več premije nameni za dodatne naložbe in pokrivanje škod in s tem lahko uspešneje konkurira ostalim zavarovalnicam na trgu. Problem na tem mestu predstavlja potreba po uvajanju novih tehnoloških možnosti v

zavarovalnice. Dejstvo je, da se bo v prihodnosti konkurenca, tako na globalnem, kot tudi na domačem trgu, osredotočila na kupca, z zagotavljanjem kakovostne ponudbe, pri čemer bo uporaba tehnoloških možnosti, kot je internet, orodja za modeliranje in ustrezne baze podatkov, bistvenega pomena za zavarovalnico. Ta sredstva omogočajo tako povezanost med zavarovalnico in zavarovancem, zavarovalnim posrednikom in zavarovancem ter tako medsebojno procesno urejenost posameznih postopkov, da je možno odpraviti številne administrativne postopke, skrajšati čas in posledično zmanjšati stroške poslovanja ter povečati prilagodljivost in zadovoljstvo strank (Ivanušič, 2002, str. 150). Prav tako za zavarovalnice, posebej manjše, problem predstavljajo stroški prodaje zavarovanj, pri čemer ima v Sloveniji prednost pred ostalimi zavarovalnicami prav gotovo Zavarovalnica Triglav, saj ima najbolj razvito prodajno mrežo po celotnem ozemlju Slovenije in največje število zavarovalnih zastopnikov in posrednikov.

Poleg ocene posameznega zavarovanca pri sklepanju zavarovanja AO bi morala biti zavarovalnica pozorna predvsem na to, da zaradi morebitne prezapletenosti postopka sklepanja, ne izgublja potencialnih zavarovancev. Se pravi, da tekoče skrbi za ohranjanje obstoječih in pridobivanje novih zavarovancev. Zavarovalnica mora v prihodnosti zagotoviti kakovostno ponudbo, z enostavnim in hitrim postopkom sklepanja zavarovanj in plačevanja premij ter hitrim reševanjem škodnih primerov.

Z vidika sklepanja zavarovanj je torej smiselno, da zavarovalnice ohranijo enostaven postopek sklepanja na prodajnih mestih zavarovalnic, na mestih tehničnega pregleda avtomobila in preko zavarovalnih zastopnikov. Uvesti bi bilo potrebno samo določeno komisijo ali pa oddelek znotraj zavarovalnic, ki bi preverjal zavarovance in preko informacijskega sistema ugotavljal morebitna dodatna tveganja zavarovanca. V primeru ugotovitve dodatnega tveganja pa bi služba zavarovancu izdala račun za doplačilo premije. Zavarovalnice bi lahko razmislile tudi o sklepanju zavarovanj AO preko interneta.

#### **6.2.4. Goljufije na strani premij**

Navsezadnje problem na strani premij za zavarovalnice predstavljajo zavarovalne goljufije, ki so pri zavarovanju AO najpogostejše. Pri sklepanju zavarovanj so najpogostejši primeri goljufij neupravičena pridobitev bonusa ali izognitev plačila malusa. Preprost primer takšne goljufije je, npr. že omenjen, prenos zavarovanja na drugo zavarovalnico, ob dejstvu, da je zavarovanec povzročitelj nesreče v predhodnem zavarovalnem obdobju. Kar pa ob sklepanju ponovnega zavarovanja novi zavarovalnici prikrije. Veliko večji problem predstavljajo goljufije na strani odškodnin, zato rešitve za zmanjšanje goljufij na strani premij navajam v poglavju o rešitvah na strani odškodnin.

## **6.3. Problemi in možne rešitve za zavarovalnice pri zavarovanju AO z vidika odškodnin**

### **6.3.1. Rast in možnosti uveljavljanja odškodninskih zahtevkov**

Tako kot na strani premij imajo zavarovalnice tudi na strani odškodnin številne probleme, ki negativno vplivajo na zavarovalno tehnični rezultat. Glavni problem predstavlja vsakoletna rast odškodninskih zahtevkov in s tem števila izplačanih odškodnin, medtem ko se povprečna višina izplačane odškodnine spreminja glede na prakso prisojanja odškodnin na sodiščih. Vzrokov za rast števila odškodnin je več. Med najpomembnejšimi v zadnjih letih so rast števila zavarovancev, povečanje gostote prometa na slovenskih cestah in rast splošne osveščenosti o pravicah, izhajajočih iz avtomobilskega zavarovanja.

Slednja se je pojavila predvsem na račun odškodninskih podjetij, ki ponujajo svetovanje in zastopanje oškodovancev v primeru škodnega dogodka. Delovanje tovrstnih storitvenih podjetij je sicer v državi sprožilo odpor odvetnikov, glede zakonske spornosti obstoja in oglaševanja dejavnosti. Gre namreč za to, da, po skrbno načrtovanem vzoru iz ZDA, omenjena podjetja delujejo kot posrednik oškodovanca pri uveljavljanju odškodnine po prometni nesreči. V primeru izplačane denarne odškodnine oškodovancu, po pogodbi, za svoje storitve obračunajo provizijo v višini določenega procenta od zneska odškodnine. Zakonsko sporno je to, da v praksi oškodovance dejansko zastopajo, s strani odškodninskih podjetij najeti odvetniki, ki dobro poznajo prakso na področju izterjevanja odškodnin. S tem posredno oglašujejo tudi delo odvetnikov, kar pa je zakonsko prepovedano. Ker so odškodninska podjetja pod okriljem Gospodarske zbornice Slovenije in ne Odvetniške zbornice Slovenije (OZS), država nima razloga za njihovo ukinitvev. Opazna je samo neučinkovitost OZS v zvezi s sankcijami v primeru odvetniških kršiteljev.

Oškodovanec ima torej pri uveljavljanju odškodnine, kot posledice prometne nesreče, na voljo tri alternative, in sicer da odškodnino uveljavlja sam, preko odvetnika ali pa preko odškodninskega podjetja. Vsekakor je za zavarovalnico najugodnejše, če oškodovanec sam uveljavlja odškodninski zahtevek za povračilo nastale škode, saj ima v pogajanjih zavarovalnica bistveno prednost v pogajalski moči, poleg izplačane odškodnine pa z zavarovancem nima nobenih dodatnih stroškov. V primeru zastopanj oškodovancev preko odvetnika in odškodninskih podjetij pa morajo zavarovalnice plačati še stroške zastopanja oškodovanca. Oškodovanec pa nasprotno, če odškodninski zahtevek uveljavlja sam, nima možnosti za pridobitev pravične denarne odškodnine. Če ga zastopa odvetnik, ima vse možnosti pridobitve pravične denarne odškodnine. Pri odškodninskih podjetjih ima možnost prejetja pravične denarne odškodnine, vendar pa mora od prejete denarne odškodnine obvezno plačati še provizijo.

Zavarovalnice na rast števila odškodninskih zahtevkov bistveno ne morejo vplivati, lahko pa v določeni meri vplivajo na splošno mišljenje ljudi glede njihove gospodarske varnosti in kulture vožnje. Prepogosto se namreč opaža, da je pojem zavarovanja v družbi napačno razumljen. Ljudje mislijo, da so s tem, ko so zavarovani, varni tudi pred zunanjimi učinki, nekateri pa celo menijo, da je zavarovanje sredstvo bogatenja. Zato bi morale zavarovalnice za zavarovanje AO

uvesti, poleg prodajnih, še razne preventivne akcije v sodelovanju z institucijami o varnosti v cestnem prometu in policijo. S pomočjo reklamnih sporočil, ustvarjalnih delavnic ter internetnih strani bi tako obveščali voznike o negativnih učinkih in posledicah prometnih nesreč, ki jih z neodgovorno in nepazljivo vožnjo lahko povzročijo sebi ali pa drugim. S tem bi na nek način zavarovalnice skrbele za svoje voznike in njihovo kulturo vožnje, posredno pa tudi za manjše število oškodovancev, ki bi jih ti vozniki s svojo previdnejšo vožnjo lahko prizadeli.

Tudi glede hitre rasti odškodninskih podjetij bi zavarovalnice morale ukrepati in se pridružiti OZS pri iskanju odvetnikov kršiteljev ali pri odpravi agresivnega oglaševanja storitev. Zavarovalnice razpolagajo z vsemi podatki vlagateljev zahtevkov in njihovih zastopnikov, zato bi bilo kršitelje moč odkriti. Agresivno oglaševanje pa negativno vpliva na spreminjanje mišljenja voznikov in kulturo vožnje, o čemer je bilo govora v prejšnji točki diplome. Odškodninska podjetja so za zavarovalnice na videz boljša rešitev kot odvetniki, saj veljajo za hitre in manj vztrajne pogajalce pri višini odškodnin kot odvetniki. Poleg tega se izogibajo tožbam, s čimer zavarovalnice dosegajo nižje odškodnine. Vendar pa odškodninska podjetja v prihodnosti predstavljajo nevarnost za zavarovalnice. Njihovo število se bo zagotovo še povečalo, prišlo bo do zasičenosti trga, povečala se bodo pričakovanja oškodovancev tudi glede višin odškodnin, zato hitrost pogajanja ne bo več ključnega pomena. Z manjšim številom oškodovancev bodo omenjena podjetja skušala doseči maksimalne odškodnine. Poleg tega splošna osveščenost ljudi o pravicah oškodovancev iz avtomobilskega zavarovanja lahko kmalu preraste v »pretirano občutljivost« ljudi in se prenese najprej v premije, nato pa še na vse druge vrste zavarovanj odgovornosti. Lahko se zgodi, da bodo, po ameriškem vzoru, npr. ljudje zahtevali denarno odškodnino zato, ker jih je v trgovini nekdo udaril z vozičkom ali ker so se spekli pri pitju vročega čaja v čajnici. Seveda pa ne smemo pozabiti tudi novih možnosti za goljufe, ki jih za njih odškodninska podjetja predstavljajo.

Zavarovalnice bi morale ohraniti tradicionalni odnos z odvetniki, kot zastopniki oškodovancev pri zavarovanju AO. Dejstvo je, da tudi pri zavarovanju AO v ospredje prihaja kupec s svojimi potrebami po kakovostni storitvi zavarovalnice ter svojega zastopnika. Zavarovalnice sodelujejo z določenim krogom uveljavljenih odvetnikov, katerih število bo v prihodnosti raslo počasneje, kot število odškodninskih podjetij že zaradi tega, ker je veliko lažje ustanoviti odškodninsko podjetje, kot pa postati odvetnik. Zavarovalnice imajo z odvetniki poseben odnos, saj gre po večini za dobre poznavalce zavarovalniških razmer. Ta odnos je toliko bolj pomemben, ker zavarovalnice sodelujejo z istimi odvetniki tudi pri ostalih vrstah poslov in zavarovanj, zato bi ga bilo potrebno vzdrževati ali celo izboljšati. V smislu preprostejšega in hitrejšega ugotavljanja krivde in aktivnejšega pogajanja za višino odškodnin v izvensodnem postopku. Od tovrstnega kvalitetnega sodelovanja imata lahko koristi oba, zavarovalnica in odvetnik. To je zadovoljen oškodovanec, ki nekega dne lahko postane zadovoljen kupec zavarovanja. Torej je na ta problem potrebno gledati širše.

Glede tega, da bi oškodovanci sami uveljavljali odškodnine, je Zavarovalnica Maribor nedavno ustanovila posebno službo za pospešeno obravnavanje odškodninskih zahtevkov. Oškodovanci lahko na določena mesta prinesejo zdravstveno dokumentacijo in vse ostale dokumente v zvezi z

nezgodo, zavarovalnica pa nato brez pogajanj oškodovancu takoj izplača določen znesek odškodnine. Ukrep je sicer zanimiv, vendar tvegan, saj lahko povzroči izgubo novih potencialnih zavarovancev. Oškodovanci namreč ocenjujejo kakovost zavarovalnice tudi po tem, kako visoke odškodnine dobijo iz zavarovanja.

### 6.3.2. Merljivost in ocenjevanje škod

Eden večjih problemov, povezan z odškodninami pri zavarovalnicah, je tudi merljivost oziroma ocenjevanje škod in posledično določanje odškodnin oškodovancem. Nad premoženjskimi škodami, predvsem škodami na vozilih, so zavarovalnice s številnimi ukrepi dosegle dokaj dobro kontrolo. Tako redno spremljajo cene vozil in rezervnih delov ter se s servisi dogovarjajo glede cene ure popravila, Zavarovalnica Triglav pa je na tem področju uspela izgraditi tudi dokaj uporaben informacijski sistem (Tomažević, 1997, str. 83). Se je pa s spremembo zakona, o povračilu stroškov ZZZS, za zavarovalnico pojavil problem, to je zapleteno določanje stroškov zdravljenja oškodovancev v prometni nesreči. Vzemimo npr., da si oškodovanec v prometni nesreči poškoduje jetra in pljuča. Težko bo namreč zavarovalnici ugotoviti in dokazati, da poškodba ni nastala zaradi bolezni. Tako se bo postavilo vprašanje, kateri del škode krije zavarovalnica zaradi nesreče in kateri ZZZS zaradi bolezni (Podjed, 2003, str. 32).

Imajo pa zavarovalnice še večje probleme pri obvladovanju odškodnin za osebno škodo oškodovancev, in sicer v delu pravno priznane nepremoženjske škode, ki nastane kot posledica prometne nesreče. Merljivost škode in določitev pravične denarne odškodnine je v tem delu močno otežena, saj je vezana na posamezno osebo, ki ima svojevrstne osebne značilnosti. Ker je zavarovanje AO del odškodninskega prava in je po zakonu obvezno, ni mogoče odmerjati pravične denarne odškodnine po nekih določenih tabelah (Ristin, 1999, str. 3). Zato je potrebna individualizacija odškodnin, torej oblikovanje odškodnin v vsakem primeru posebej. Hkrati pa je pravo stopnjo bolečine oškodovanca, na kateri temelji izplačilo odškodnine, težko dokazati, še posebej, če gre npr. za nateg vratne hrbtenice, ki je eden klasičnih primerov poškodbe pri nesreči z vozilom. Pri določanju denarne odškodnine za duševne bolečine zaradi zmanjšanja življenjske aktivnosti je npr. možna ugotovitev stopnje invalidnosti, kot pri nezgodnih zavarovanjih. Pri tem pa je problem, ker medicinski izvedenci uporabljajo za oceno invalidnosti različne kriterije, zaradi česar je vprašljiva njihova objektivnost.

Problem merljivosti škode na eni strani tako daje moč oškodovancu, da uveljavlja nenormalno visoke odškodninske zahtevke, na drugi strani pa daje moč zavarovalnici, da ponuja bistveno prenizke poravnave. Končni dogovor oziroma izvensodna poravnava o višini odškodnine je nato odvisna predvsem od vztrajnosti in prepričljivosti argumentov posamezne strani.

Zaradi povračila stroškov ZZZS bodo zavarovalnice v prihodnosti morale najeti ali zaposliti medicinske izvedence, ki bodo dodatno preverjali vzroke in metode zdravljenja. Po vsej verjetnosti pa bodo kmalu organizirale kar svoj sistem zdravljenja preprostih primerov poškodb in tako prevzele nekatere funkcije bolnišnic in zdravstvenih domov (Podjed, 2003, str. 32).

Takšni medicinski centri znotraj zavarovalnic bi zavarovalnici pri merjenju osebne škode omogočili lažjo oceno poškodb in boljši nadzor nad zdravljenjem oškodovancev.

Poenostavljena merljivost osebne škode in s tem cenejši ter kratkotrajnejši postopek reševanja odškodninskih zahtevkov sta možna z uvedbo sistema zavarovanja brez krivde (ang. *No-fault system*), ki ga poznajo v nekaterih zveznih državah v ZDA ter na Švedskem. Bistvo tega sistema je, da imajo vsi poškodovani v prometni nesreči, vključno z voznikom, pravico do odškodnine za osebno škodo iz avtomobilskega zavarovanja tistega vozila, v katerem so se peljali, ne glede na to kdo je povzročil nesrečo. Za škodo na stvareh pa v večini primerov uporabljajo še vedno zavarovanje AO (Auto Insurance In-Depth, 2005). Sistem zavarovanja brez krivde za osebno škodo je tako neke vrste obvezno nezgodno zavarovanje, ki omogoča izdelavo tabel za določanje odškodnin in s tem v neki meri standardizacijo odškodnin. Tabele so rezultat sodnih praks, z upoštevanjem inflacije in drugih letnih sprememb. Tabele so v pomoč likvidatorjem, pri čemer upoštevajo tudi določena odstopanja na podlagi individualizacije konkretnega primera. Poleg kombiniranega avtomobilskega zavarovanja so v ZDA uvedli tudi že popolna avtomobilska zavarovanja brez krivde. Vprašanje pa je, ali bi tovrstno zavarovanje v Sloveniji prineslo boljše rezultate kot obstoječe.

### **6.3.3. Kakovost izplačevanja odškodnin in usposobljenost kadra**

Politika zniževanja odškodnin, ki se je v zadnjem času poslužujejo zavarovalnice, in vztrajnost oškodovancev ter njihovih odvetnikov vse prevečkrat vodi v tožbe oškodovancev proti zavarovalnicam. Gre za dolgotrajen postopek, pri čemer je problem zavarovalnic v tem, da večino tožb pri zavarovanju AO izgubijo ter imajo s tem na dolgi rok še višje stroške. Poleg stroškov zastopanja odvetnikov v izvensodnem postopku, morajo namreč oškodovancu poravnati tudi stroške sodnega postopka in ostanek odškodnine oziroma sporni del. Poleg hitrosti reševanja odškodninskih zahtevkov imajo zavarovalnice težave tudi pri izbiri ustreznega usposobljenega kadra za likvidacijo škod, kar kaže na slabšo kakovost storitve. Kakovost izplačevanja odškodnin pa še posebej v zavarovalništvu pomembno vpliva na konkurenčnost posamezne zavarovalnice.

Glede kakovosti izplačevanja odškodnin bi na tem mestu omenil, da bi se zavarovalnice morale kar se da izogibati tožbam in dolgotrajnemu postopku reševanja odškodninskih zahtevkov. Ti so kratkoročno idealna rešitev za zavarovalnico, saj se del stroškov prenese na prihodnje poslovno leto, dolgoročno pa predstavljajo bistveno višje stroške kot izvensodne poravnave. Z vzpostavljanjem in vzdrževanjem dolgoročnega poslovnega odnosa z zastopniki oškodovancev, o katerem je bilo v prejšnjih točkah že veliko povedanega, zaposlitvijo ustreznega usposobljenega kadra, ustrezno delitvijo nalog, povezanostjo posameznih oddelkov, izgradnjo informacijskega sistema, bi lahko zavarovalnice vplivale na ugodnejši položaj v pogajanjih z zastopniki oškodovancev, s tem na hitrost reševanja zahtevkov, preko tega pa na splošno zadovoljstvo oškodovancev. Kakovost izplačevanja odškodnin bo bistven faktor izbire kupcev zavarovanja.

### 6.3.4. Goljufije na strani odškodnin

Kot zadnje, sem se problema goljufij že dotaknil v poglavju o premijah, še bolj pa je ta prisoten na strani odškodnin. Zavarovanje AO ravno, zaradi že omenjenih problemov in svoje zapletenosti ter raznolikosti, odpira številne možnosti za goljufije. Na strani odškodnin je največ goljufij v zvezi z nastankom zavarovalnega primera in goljufij, povezanih z obsegom oziroma višine škode. V prvem primeru gre za okoliščine, ko oškodovanec zahteva odškodnino za zavarovalni primer, ki ni nastal<sup>11</sup> ali pa je zavarovalni primer nastal namerno. V drugem primeru pa gre za problem pretiranega napihovanja zahtevkov nekaterih oškodovancev (Škof, 2000, str. 248-251). Še posebej je to prisotno pri zahtevkih zaradi telesnih poškodb, kjer zopet pridemo do problema težke merljivosti in dokazovanja poškodb. V zadnjih dveh letih je bil tako opažen porast oškodovancev s poškodbo vratne hrbtenice, med katerimi je bilo tudi ogromno število simulantov. Problem pri odkrivanju tovrstnih prevar je, da so zavarovalnice zakonsko omejene, in sicer z Zakonom o varstvu osebnih podatkov in zakonskimi predpisi o nepovezanosti informacijskih sistemov med zavarovalnicami (Tomažević, 1997, str. 85). Imajo sicer ustanovljene posebne informacijske službe, ki sodelujejo z Ministrstvom za notranje zadeve, vendar delujejo večinoma pri odkrivanju goljufij pri škodah večjega obsega. Zavedati pa se je potrebno, da je veliko goljufij tudi na račun škod manjšega obsega. Problem je tudi to, da zavarovalnica v večini primerov, zaradi neobstoja pravno pomembnih dokazov, tudi, če sluti, da gre za goljufijo, oškodovancu izplača odškodnino, v izogib tožbi. Dejstvo je, da je od vseh izplačanih odškodnin približno 10 odstotkov takih, pri katerih imajo škodni primeri goljufivo osnovo. So pa zaradi goljufij oškodovani obe strani, tako zavarovalci, ki plačujejo višje premije, saj izračuni potrebne premije za zavarovanje posameznih rizikov upoštevajo vsa izplačila, kot tudi zavarovalnice, ki morajo dodatno zmanjševati sredstva potrebna za izplačilo odškodnin.

Deloma so že nekatere prikazane rešitve nakazale na ustrezno delovanje zavarovalnic v boju proti zavarovalniškim goljufijam. Kljub temu je prvi pogoj za zmanjšane goljufij oblikovanje ustrezne zakonodaje na državni ravni, ki bo natančno opredelila zavarovalniške goljufije, kot kriminalno dejanje ter odstranitev zakonskih omejitev o varstvu osebnih podatkov in nepovezanosti informacijskih sistemov. Država bi morala razmisliti tudi o ustanovitvi posebnih institucij, z zaposlenimi strokovnjaki, za boj proti zavarovalniškim goljufijam, kot jih poznajo v tujini<sup>12</sup>. Goljufije negativno vplivajo na celotno gospodarstvo.

Še bolj pomemben za zavarovalnice je nadzor goljufij na ravni zavarovalnic. Ta je lahko omogočen z dobrim medsebojnim sodelovanjem zavarovalnic in s posebnimi službami znotraj zavarovalnic. Že izgradnja omenjenega on-line informacijskega centra bi omogočala zavarovalnicam celovit nadzor nad vsemi zavarovanci, tako na strani premij, kot tudi na strani odškodnin. Informacijski center ima preventivno vlogo, saj je z njim na strani premij omogočen lažji nadzor razmerja med bonusom in malusom pri novih strankah, ker imajo zavarovalnice na voljo vse podatke o njihovih preteklih škodnih primerih. Na strani odškodnin pa je informacijski center ovira za vse tiste voznike, ki bi hoteli prijaviti lažen zahtevek. S takim medsebojnim

<sup>11</sup> Npr. odškodnino zahteva oseba, ki v prometni nesreči ni bila udeležena, pa vseeno trdi, da je bila sopotnik.

<sup>12</sup> Npr. Coalition Against Insurance Fraud (ZDA).



sodelovanjem zavarovalnice lažje nadzirajo svoje zavarovance, kot tudi zavarovance drugih zavarovalnic, ki kot oškodovanci uveljavljajo odškodnino.

Posebne službe znotraj zavarovalnic pa naj bi imele vlogo odkrivanja goljufij in odpravljanja njihovih posledic. Pri samem odkrivanju vzrokov prometnih nesreč bi bila potrebna večja kooperacija služb s policijo in sodišči. Zavarovalnica bi večkrat morala poseči tudi po kazenskem pregonu. V fazi ugotavljanja telesnih poškodb in ocenjevanja višine osebne škode pa je, pri odkrivanju simulantov, potrebna večja kooperacija z medicinskimi izvedenci. Tovrstni nadzor za zavarovalnico predstavlja relativno visoke stroške, zato bi ga lahko uvedle samo v primeru sumljivih zahtevkov ter nekaterih naključno izbranih. Kot zadnje, dober nadzor nad goljufijami predstavlja že sam razgovor zavarovalnice z vsemi udeleženci nesreče, tako s povzročiteljem in ostalimi zavarovanci, kot tudi z oškodovancem.

## **SKLEP**

Po krizi slovenskih zavarovalnic v sredini devetdesetih let, ko so bile na področju zavarovanja AO prisotne izgube, je situacija na trgu obveznih avtomobilskih zavarovanj v zadnjih letih bistveno drugačna. Ob letni rasti premij in odškodnin celotna zbrana premija zavarovalnic že od leta 1997 vsakoletno pokriva znesek vseh izplačanih odškodnin. O krizi na področju zavarovanj AO tako ne moremo govoriti. Za zavarovalnice je zaskrbljujoče le dejstvo, da je bila rast odškodnin v letu 2004 višja od rasti premij, kar je posledica okolja, v katerem slovenske zavarovalnice danes poslujejo in številnih problemov, ki lahko ogrozijo zavarovalno tehnične rezultate zavarovalnic v prihodnosti.

Probleme, s katerimi se zavarovalnice srečujejo pri zavarovanju AO cestnih motornih vozil v Sloveniji, lahko strnem v naslednje tri sklope problemov:

### 1. Problemi s pravnega vidika:

- prevelika vloga države pri oblikovanju zakonodaje in neobstoj samostojnega zakona o zavarovanju AO,
- enotni evropski zavarovalni trg in tuja konkurenca na področju zavarovanja AO ter
- netransparentnost podatkov o zavarovanju AO.

### 2. Problemi z vidika premij:

- otežena merljivost tveganj zavarovancev in pomanjkljiva informacijska tehnologija,
- težavno uvajanje kriterijev individualizacije premije,
- potreba po uvajanju novih tehnoloških možnosti v zavarovalnice za prodajo zavarovanj AO in
- goljufije pri sklepanju zavarovanj.

### 3. Problemi z vidika odškodnin:

- povečana rast odškodninskih zahtevkov in razširjene možnosti za uveljavljanje zahtevkov,
- otežena merljivost in ocenjevanje škod,

- povečane zahteve udeležencev pri zavarovanju AO, glede kakovosti storitve in težave pri izbiri ustreznega kadra za likvidacijo škod ter
- goljufije pri uveljavljanju odškodnine.

Predlagane rešitve na podlagi opisanih problemov lahko strnem v konkretne rešitve, ki bi utegnile izboljšati zavarovalno tehnične rezultate slovenskih zavarovalnic:

#### 1. Možne rešitve s pravnega vidika:

- povečanje pristojnosti SZZ pri oblikovanju zakonodaje in izločitev zavarovanja AO iz Zakona o obveznih zavarovanjih v prometu, z uvedbo samostojnega zakona,
- zniževanje stroškov, usmeritev na tuje trge, notranja konsolidacija ter združevanje domačih zavarovalnic in
- povečanje transparentnosti podatkov s povečanjem pristojnosti SZZ in AZN za pridobivanje podatkov ali ustanovitev posebne statistične službe oziroma informacijskega centra z on-line povezavo s posameznimi zavarovalnicami.

#### 2. Možne rešitve z vidika premij:

- izboljšanje nadzora zavarovancev, z zamenjavo zastarele informacijske tehnologije znotraj zavarovalnice, z novo, ki bo omogočala kvalitetno zbiranje in obdelovanje podatkov o posameznih zavarovancih, na med-zavarovalniški ravni izgradnja omenjenega informacijskega centra za lažji nadzor novih zavarovancev,
- odprava zgornjega maksimuma bonus-malus sistema (200 % osnovne premije), prepoved vrnitve na osnovno premijo pri zamenjavi zavarovalnice in uvedba poročil o preteklih aktivnostih voznika ter
- zagotovitev kakovostne ponudbe, z enostavnim in hitrim postopkom sklepanja zavarovanj in plačevanja premij ter hitrim reševanjem škodnih primerov in uvedba komisije znotraj zavarovalnic za preverjanje tveganja zavarovancev.

#### 3. Možne rešitve z vidika odškodnin:

- uvedba preventivnih akcij v sodelovanju s policijo, skrb za voznike in njihovo kulturo vožnje, obveščanje voznikov o negativnih učinkih in posledicah prometnih nesreč,
- skrb za zdravo mero osveščenosti zavarovancev o pravicah izhajajočih iz zavarovanja AO,
- ohranitev tradicionalnega odnosa z odvetniki, kot zastopniki oškodovancev pri zavarovanju AO in skrb na eni strani za zavarovanca na drugi strani pa oškodovanca, kot potencialnega novega zavarovanca,
- zaposlitev medicinskih izvedencev, ki bodo dodatno preverjali vzroke in metode zdravljenja oškodovancev, ali organiziranje lastnega sistema zdravljenja preprostih primerov poškodb,
- uvedba sistema brez krivde, ki bi omogočil izdelavo posebnih tabel za določanje odškodnin,
- poskus izvensodne poravnave,
- zaposlitev ustrezno usposobljenega kadra, ustrezna delitev nalog, povezanost posameznih oddelkov,

- prizadevanje zavarovalnic pri oblikovanju ustrezne zakonodaje, ki bo opredelila zavarovalniške goljufije kot kriminalno dejanje, ter odstranitev zakonskih omejitev o varstvu osebnih podatkov in nepovezanosti informacijskih sistemov,
- medsebojno sodelovanje zavarovalnic pri odkrivanju goljufij preko informacijskega centra ter
- kooperacija posebnih služb znotraj zavarovalnic za odkrivanje goljufij s policijo, sodišči in medicinskimi izvedenci.

Razmere na trgu iz dneva v dan narekujejo hitrejši tempo poslovanja in s tem prilagajanja na spremembe. Podjetja morajo za doseganje dolgoročne rasti, poleg prilagajanja spremembam, znati spremembe uspešno pretvarjati v konkurenčne prednosti podjetja. V tej smeri bodo morale razmišljati tudi zavarovalnice v prihodnosti. Čeprav je zavarovalno tehnični rezultat zavarovalnic dandanes še pozitiven, zavarovalnice ne smejo pozabiti na sodobne trende na zavarovalniškem trgu. Zavarovanje AO bo tudi v prihodnosti deležno velike pozornosti, zato je prihodnost za zavarovalnice v tej zavarovalni vrsti svetla, le sprejeti je potrebno določene izzive.

## LITERATURA

1. Boncelj Jože: Zavarovalna ekonomika. Maribor : Založba obzorja Maribor, 1983. 351 str.
2. Bijelić Mile: Zavarovanje in pozavarovanje. Ljubljana : Art agencija, 1998. 343 str.
3. Cigoj Stojan: Avtomobilist. Odškodninska odgovornost in zavarovanje odgovornosti. Ljubljana : Časopisni zavod Uradni list SRS, 1982. 476 str.
4. Crnić Ivica: Osiguranje i naknada štete u saobraćanju: Praksa sudova i zajednica osiguranja. Zagreb : Informator, 1984. 250 str.
5. Flis Slavko: Zbrani spisi o zavarovanju. Ljubljana : Slovensko zavarovalno združenje, 1999. 606 str.
6. Ivanušič Zvonko: Konkurenčna sposobnost slovenskega zavarovalništva. Dnevi slovenskega zavarovalništva. Zbornik referatov. Ljubljana : Društvo ekonomistov Ljubljana, 2002, str. 143-161.
7. Jakopanec Levart Renata: Vpliv novega zakona o zavarovalništvu na položaj potrošnika. Gospodarski vestnik, Ljubljana, 1999, 44, str. 86.
8. Kass Rob et al.: Modern Actuarial Risk Theory. London : Kluwer academic publishers, 2001. 308 str.
9. Koman Perenič Lidija: Škoda in odškodnina. Ljubljana : DZS, 2004. 223 str.
10. Korbar Tjaša: Zavarovanje avtomobilske odgovornosti. Pravna praksa, Ljubljana, 2002, 32, str. 15.
11. Lemaire Jean: Automobile insurance. USA : University of Pennsylvania, 1996. 233 str.
12. Mancini Tomaž: Stanje slovenske zavarovalne statistike v luči harmonizacije z zakonodajo EU. Dnevi slovenskega zavarovalništva. Zbornik referatov. Ljubljana : SZZ, 2000. Str. 285-307.
13. Ošabnik Samo, Teršek Andraž: Zakonska in ustavna spornost novih splošnih zavarovalnih pogojev. GV Pravna praksa, Ljubljana, 372(1997), str.1.
14. Pavčnik Polajnar Ada: Zakon o obveznih zavarovanjih v prometu s komentarjem. Pravna praksa, Ljubljana, 1995, 326, str. 24.

15. Pavčnik Tomaž: Zavarovanje avtomobilske odgovornosti in pogodbeni ugovor tretjega. Pravna praksa, Ljubljana, 2004, 28, str. 12.
16. Pavliha Marko: Analiza obveznih individualnih zavarovanj v Sloveniji. Podjetje in delo, Ljubljana, 1999, 6, str. 1337.
17. Pavliha Marko: O slovenskem zavarovalnem pravu. Podjetje in delo, Ljubljana, 1996, 5, str. 601.
18. Podjed Dan: Po mavec v zavarovalnico. Gospodarski vestnik, Ljubljana, 2003, 45, str. 32.
19. Ristin Gordana: V. seminar s področja avtomobilskega zavarovanja, Problemi odmerjanja pravične denarne odškodnine za negmotno škodo. Prispevek na seminarju. Ljubljana : SZZ, 1999.
20. Ristin Gordana: Novejši razvoj odškodninske odgovornosti - zavarovanje odškodninske odgovornosti. Podjetje in delo, 1999, 6, str. 1311.
21. Špes Darja: Primerjava reševanja osebnih škod iz zavarovanja avtomobilske odgovornosti na Švedskem in v Sloveniji. Diplomsko naloga. Ljubljana : Ekonomska fakulteta, 1999. 43 str., 13 pril.
22. Srše Dejan: Zavarovalni primer pri zavarovanju odgovornosti. Pravna praksa, Ljubljana, 2004, 21, str. 10-11.
23. Strohsack Boris: Pravne odgovornosti. Ljubljana : Center za samoupravno normativno dejavnost, 1981. 135 str.
24. Strohsack Boris: Odškodninsko pravo in druge neposlovne obveznosti. Obligacijska razmerja II. 3. izdaja. Ljubljana : Uradni list RS, 1996. 297 str.
25. Šime Ivanjko: Zavarovanje pred odgovornostjo. Ljubljana : Center za samoupravno normativno dejavnost, 1981. 257 str.
26. Škof Gabrijel: Zavarovalna goljufija. Dnevi slovenskega zavarovalništva. Zbornik referatov. Ljubljana : Društvo ekonomistov Ljubljana, 2000, str. 239-253.
27. Supe Andrej: Začetniki bodo plačali veliko več. Dnevnik Večer, 2003, 116, str. 9.
28. Tomaževič Milan: Individualizacija rizika v zavarovanju avtomobilske odgovornosti. Dnevi slovenskega zavarovalništva. Zbornik referatov. Ljubljana : Društvo ekonomistov Ljubljana, 1996. Str. 96-108.

29. Tomažević Milan: Problematika zavarovanja avtomobilske odgovornosti. IV. Dnevi slovenskega zavarovalništva. Zbornik referatov. Ljubljana : Društvo ekonomistov Ljubljana, 1997. Str. 76-89.
30. Tzanis George: VI. Seminar s področja avtomobilskega zavarovanja, Liberalizacija-odprava državnega nadzora na trgu avtomobilskega zavarovanja ter posledice: Grške izkušnje. Prispevek na seminarju. Ljubljana : SZZ, 2000.

## **VIRI**

1. Agencija za zavarovalni nadzor, [URL: <http://www.a-zn.si/slo/client/default.asp?r=-1&n=175&p=content>], 11.7.2005.
2. Auto Insurance In-Depth, [URL: <http://www.autoinsuranceindepth.com/no-fault-insurance.html>], 15.7.2005.
3. Avto-moto zveza Slovenije, [URL: <http://www.amzs.si/default.asp?podrocje=5&tip=2>], 5.9.2005.
4. Consumer service, Maseachusetts Devision of Insurance, [URL: [http://www.mass.gov/doi/Consumer/WaysToSave\\_SDIP.html](http://www.mass.gov/doi/Consumer/WaysToSave_SDIP.html)], 15.8.2005.
5. Letno poročilo 2003. Ljubljana : Agencija za zavarovalni nadzor, 2004, 40 str.
6. Interno gradivo zavarovalnice Adriatic.
7. Interno gradivo Zavarovalnice Maribor.
8. Interno gradivo Zavarovalnice Triglav.
9. Obligacijski zakonik s komentarjem. 1. knjiga. Ljubljana : GV Založba, 2003. 1078 str.
10. Obligacijski zakonik s komentarjem. 4 knjiga. Ljubljana : GV Založba, 2004. 1307 str.
11. Poslovni dnevnik, [URL: <http://poslovni.dnevnik.si/clanekb.asp?id=110021>], 25.1.2005.
12. Slovensko zavarovalno združenje, [URL: <http://www.zav-zdruzenje.si/info.htm>], 11.7.2005.
13. Slovensko zavarovalno združenje, [URL: [http://www.zav-zdruzenje.si/statistika\\_detail5.htm](http://www.zav-zdruzenje.si/statistika_detail5.htm)], 3.8.2005.

14. Splošni pogoji za zavarovanje avtomobilske odgovornosti. Ljubljana : Zavarovalnica Triglav d. d., 2004.
15. Statistični letopis Republike Slovenije 2004. Ljubljana : Zavod RS za statistiko, 2004. 650 str.
16. Statistični zavarovalniški bilten 2005. Ljubljana : SZZ, 2005. 72 str.
17. Statistični zavarovalniški bilten 2004. Ljubljana : SZZ, 2004. 71 str.
18. United Nations: Statistics of road traffic in Europe and North America. Geneva : Economic commission for Europe, 2004. 141 str.
19. Urad za varstvo konkurence (Uradni list RS, št. 25/2004).
20. Ustava Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 33/91-I, 42/97).
21. Zakon o obveznih zavarovanjih v prometu (Uradni list RS, št. 70/1994, št. 67/2002).
22. Zakon o zavarovalnicah (Uradni list RS, št. 64/94).
23. Zakon o zavarovalništvu (Uradni list RS, št. 13/2000, 50/2004).

## PRILOGA 1

Razvrstitev zavarovanja v ustrezen premijski razred in izračun ustrezne stopnje izhodiščne zavarovalne premije za vse primere škodnega dogajanja lastnika vozila v preteklem zavarovalnem obdobju

Premijski razredi	Stopnja izhodiščne ZP (v %)	Razvrstitev zavarovanja v premijski razred in ustrezna stopnja izhodiščne ZP glede na škodno dogajanje v preteklem zavarovalnem letu									
		0 škod		1 škoda		2 škodi		3 škode		4 ali več škod	
4	50 %	4	50 %	7	65 %	10	80 %	13	95 %	16	120 %
5	55 %	4	50 %	8	70 %	11	85 %	14	100 %	17	135 %
6	60 %	5	55 %	9	75 %	12	90 %	15	110 %	18	150 %
7	65 %	6	60 %	10	80 %	13	95 %	16	120 %	19	170 %
8	70 %	7	65 %	11	85 %	14	100 %	17	135 %	20	200 %
9	75 %	8	70 %	12	90 %	15	120 %	18	150 %	20	200 %
10	80 %	9	75 %	13	95 %	16	135 %	19	170 %	20	200 %
11	85 %	10	80 %	14	100 %	17	150 %	20	200 %	20	200 %
12	90 %	11	85 %	15	110 %	18	170 %	20	200 %	20	200 %
13	95 %	12	90 %	16	120 %	19	200 %	20	200 %	20	200 %
14	100 %	13	95 %	17	135 %	20	200 %	20	200 %	20	200 %
15	110 %	14	100 %	18	150 %	20	200 %	20	200 %	20	200 %
16	120 %	15	110 %	19	170 %	20	200 %	20	200 %	20	200 %
17	135 %	16	120 %	20	200 %	20	200 %	20	200 %	20	200 %
18	150 %	17	135 %	20	200 %	20	200 %	20	200 %	20	200 %
19	170 %	18	150 %	20	200 %	20	200 %	20	200 %	20	200 %
20	200 %	19	170 %	20	200 %	20	200 %	20	200 %	20	200 %

Vir: Interno gradivo Zavarovalnice Maribor, 2001.