

Obvezno zavarovanje v prometu

mag. Marjan Dolenšek, Gozdarski inštitut Slovenije, Oddelek za gozdno tehniko in ekonomiko

Objavljeno na spletu 21.01.2025 (<https://doi.org/10.20315/10.20315/IG.2025.0003>)



Že nekaj mesecev veljajo spremenjene obveznosti za zavarovanje vozil v prometu, ki se nanašajo tudi na kmetijska in gozdarska vozila. V zakonodajnem postopku pa je tudi novela Zakona o motornih vozilih, ki bo pri kmetijskih in gozdarskih vozilih verjetno prinesla spremembe pri definiciji traktorskih priklopnikov in traktorskih priključkov.

Zakon o obveznih zavarovanjih v prometu

V juniju je državni zbor sprejel spremembe in dopolnitve Zakona o obveznih zavarovanjih v prometu. Objavljene so bile v Uradnem listu RS št. 45/2024 z dne 4. 6. 2024. Spremembe je bila Slovenija dolžna uvesti v pravni red na osnovi direktive (EU) 2021/2118, ki je za celotno Evropsko unijo določila obvezno zavarovanje nekaterih kategorij vozil, ki so bila že do sedaj lahko udeležena v cestnem prometu brez registracije, a tudi brez obveznega zavarovanja. Direktiva je tudi nedvoumno določila, da obvezno zavarovanje krije škode, povzročene tretjim osebam tako na cestah kakor tudi na drugih površinah, kjer se ta vozila lahko uporabljajo (npr. traktorji na njivi).

Škodni primer iz Slovenije

Sprejetje navedene direktive je bilo v veliki meri spodbujeno s škodnim primerom oz. zahtevkom iz Slovenije iz leta 2007. Oškodovanec je pomagal pri spravilu bal sena na podstrešje skednja, voznik traktorja pa ga je pri vzvratni vožnji zbil z lestve. Oškodovanec je zahteval odškodnino od zavarovalnice, kjer je imel lastnik traktorja sklenjeno obvezno zavarovanje avtomobilske odgovornosti. Z zahtevkom pri zavarovalnici ni uspel, češ da zavarovanje krije le škode, nastale na cesti, in oškodovani se je odločil za sodno pot. Sodni postopki so se končali leta 2014 na sodišču EU, ki je presodilo, kaj pomeni »uporaba vozila«. To je »vsakršna uporaba vozila, ki je skladna z običajno funkcijo tega vozila«. Torej pri traktorjih oz. kmetijskih in gozdarskih strojih tako na cesti kakor izven cest (na poljih, v gozdovih, na dvoriščih). Če koga celoten primer zanima bolj podrobno, si lahko na spletu poišče diplomsko delo na Pravni fakulteti Maribor z naslovom »Analiza zavarovanj škode iz prometnih nesreč v EU po sodbi sodišča EU v zadevi Vnuk« avtorice Sabine Horvat.



Škodni primer iz Slovenije, ko je voznik traktorja pri vzvratni vožnji zbil osebo z lestve, je znatno pripomogel k prenovi EU direktive o obveznih zavarovanjih v prometu in posledično k spremembi zakonodaje v vseh članicah EU.

Direktiva EU in slovenski zakon

V izogib nerazumevanju pri obveznem zavarovanju vozil, ki se je pokazalo v opisanem primeru iz Slovenije, pa tudi nekaterih drugih primerih, je bila prenovljena celotna direktiva EU o obveznih zavarovanjih v prometu. Na kratko povedano na novo opredeljuje vozila, na novo opredeljuje uporabo vozil, določa pa tudi, kdo krije škodo, če se država odloči, da zavarovanje za posamezne kategorije vozil ni obvezno. Te zahteve je v slovenski pravni red prinesel spremenjeni in dopolnjeni Zakon o obveznih zavarovanjih v prometu. Prinesel je še nekaj novih določb, ki se tičejo poslovanja zavarovalnic, za zavarovance pa niso bistvene.

Vozila in njihova uporaba

»Vozilo« je, z izjemo invalidskih vozičkov, namenjenih izključno osebam s telesno oviranostjo:

- vsako motorno vozilo, ki je namenjeno za potovanje po kopnem in ga poganja zgolj mehanska moč, vendar ne vozi po tirih:
 - katerega največja konstrukcijsko določena hitrost je nad 25 km/h ali
 - katerega največja neto masa je nad 25 kg, največja konstrukcijsko določena hitrost pa nad 14 km/h;
- vsako priklopno vozilo, ki se uporablja skupaj z vozilom iz točke a), ne glede na to, ali je priklopljeno ali odklopljeno

»Uporaba vozila« je vsaka uporaba vozila, ki je skladna s funkcijo vozila kot prevoznega sredstva v času nesreče, ne glede na značilnosti vozila in ne glede na zemljišče, na katerem se motorno vozilo uporablja, in ne glede na to, ali vozilo miruje ali se premika.



Po spremenjeni zakonodaji morajo biti obvezno zavarovani tudi vsi delovni stroji. Zavarovanje za škode, povzročene tretjim osebam, pa velja na vseh površinah običajne uporabe vozil. Torej tako na cesti kakor izven cest. Večina uporabnikov npr. kombajnov je že do sedaj zavarovanje sklenila prostovoljno.

Kmetijska in gozdarska vozila

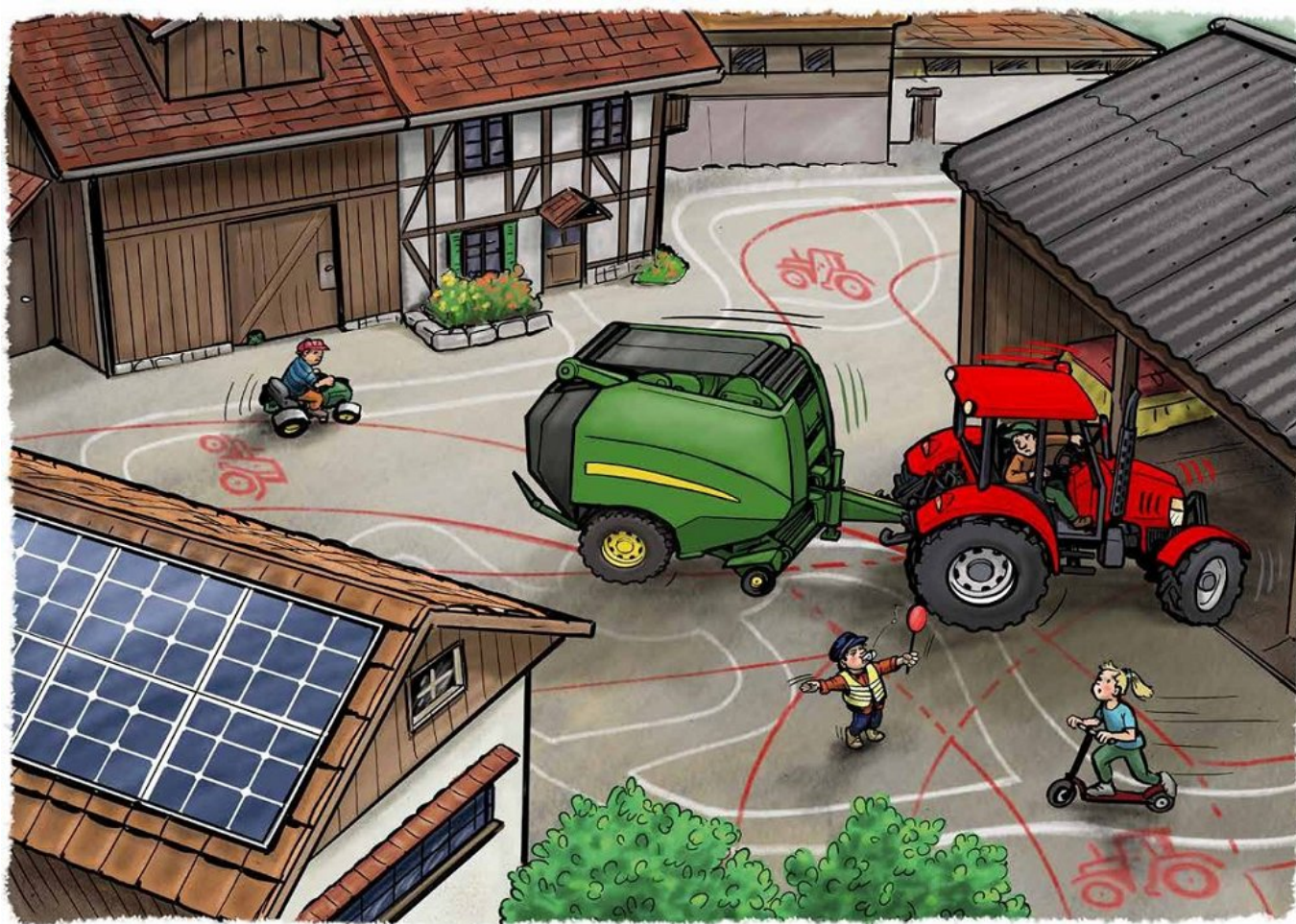
Po novem morajo biti tako obvezno zavarovana tudi nekatera kmetijska in gozdarska vozila, ki so v skladu z Zakonom o motornih vozilih v prometu lahko udeležena brez obvezne registracije in do sedaj niso bila obvezno zavarovana. To so:

- motokultivatorji (mala motorna vozila moči do 12 kW in hitrostjo nad 14 km/h),
- delovni stroji (npr. kombajni, harvesterji, pa tudi gradbeni stroji) in
- priklopniki (lahki priklopniki, traktorski priklopniki, ki niso registrirani - trenutno so to priklopniki do največje dovoljene mase 5 ton in konstrukcijo omejene hitrosti 30 km/h, po drugi polovici leta 2025 pa predvidoma tudi cisterne, nakladalni priklopniki, gozdarski priklopniki, trosilnik itn., ki bodo po novem tudi definirani kot traktorski priklopniki. O slednjem podrobneje pišemo v nadaljevanju.

Traktorskih priključkov, tudi če so vlečene izvedbe, še naprej ne bo treba posebej zavarovati, npr. balirk.

V kmetijskih organizacijah smo si prizadevali za izjemo za kmetijske in gozdarske priklopnike, da bi bilo zanje dovolj zavarovanje traktorja. Ker gre za ureditev (direktivo) na nivoju EU, tega ni bilo mogoče doseči, smo pa uspeli s predlogom, da bodo priklopniki, ki so v prometu lahko neregistrirani, lahko zavarovani na polici vlečnega vozila. Za motokultivatorje in delovne stroje pa bodo morali uporabniki skleniti zavarovanje na ločeni polici.

Tako spremenjeni zakon v 21. členu določa, »da se lahko priklopniki, ki jih ni treba registrirati v skladu z zakonom, ki ureja motorna vozila, zavarujejo sočasno ob sklenitvi zavarovanja na zavarovalni polici vlečnega vozila. Če se priklopnik iz prejšnjega stavka uporablja z več vlečnimi vozili, se škoda iz naslova zavarovanja priklopnika uveljavlja iz zavarovalne police vlečnega vozila, v okviru katere je zavarovan priklopnik«.



Traktorskih priključkov, npr. balirk, še naprej ni treba posebej obvezno zavarovati.



Po predvidenem sprejetju novele Zakona o motornih vozilih bo treba zavarovati tudi cisterne, nakladalne priklopnike, gozdarske priklopnike, trosilnike itn.

Zavarovalna vsota, cena zavarovanja in globa

Zvišujejo se tudi najnižje zavarovalne vsote, na katere mora biti sklenjeno zavarovanje avtomobilske odgovornosti, in sicer:

- za škodo zaradi smrti, telesne poškodbe in prizadetega zdravja, ki izvira iz posameznega škodnega dogodka ne glede na število oškodovancev, 6.450.000 evrov,
- za škodo zaradi uničenja ali poškodovanja stvari, ki izvira iz posameznega škodnega dogodka ne glede na število oškodovancev, 1.300.000 evrov.

Koliko bo stalo obvezno zavarovanje vozil, ki do sedaj niso bila zavarovana nam v polovici leta, od kar že veljajo opisane nove obveznosti, pri zavarovalnicah ni uspelo zvedeti. Pri priklopnikih bi moralo to zavarovanje stati nekaj evrov, saj se škode, povzročene s priklopnikom, krijejo iz tega zavarovanja le, če je priklopnik odpet, sicer pa iz zavarovanja vlečnega vozila (avtomobila, traktorja). Pričakovati je, da bodo zavarovalnice zaračunale tudi administrativne stroške. Verjetno bodo cene znane šele pri spomladanskih tehničnih pregledih traktorjev na terenu.

In globe? Globa za nesklenjeno obvezno zavarovanje je 500 €. Nadzor izvajata inšpekcija za upravne zadeve pri Ministrstvu za notranje zadeve in Policija.

Spremembe in dopolnitve Zakona o motornih vozilih

Ministrstvo za infrastrukturo se je odločilo za pripravo predloga sprememb in dopolnitev Zakona o motornih vozilih, ki velja od začetka leta 2018. Predlog zakona je bil v drugi polovici oktobra in prvi polovici novembra v javni razpravi in medresorski obravnavi, med predlaganimi spremembami pa je tudi uskladitev definicij traktorskega priključka in traktorskega priklopnika z definicijami v Uredbi (EU) št. 167/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. februarja 2013 o odobritvi in tržnem nadzoru kmetijskih in gozdarskih vozil. Postopek sprejema omenjenega zakona bomo spremljali in vas o vseh novostih pravočasno obvestili.

Uporabljene slike so iz koledarja strojnih krožkov Varno in zdravo.