

**POMEN IN VLOGA INFORMACIJSKEGA CENTRA  
V OKVIRU ZAVAROVALNO-PRAVNEGA REDA  
IN PRAKSE REPUBLIKE SLOVENIJE**

**I. UVOD**

Ljudje se čedalje pogosteje in čedalje globlje, najsi bo to v vsakdanjem življenju, doma, ali v poslu, srečujemo s pojmi, povezanimi z informacijami. Gre seveda tako za poplavo informacij, kot takih, kot tudi za najrazličnejše pristope, težnje k temu, da bi jih kar se da dobro tudi obvladovali. Zdi se, kot da omenjene mase informacij ni mogoče zastaviti (in gotovo bo to tudi držalo), je pa seveda mogoče in predvsem koristno še naprej graditi temelje, sisteme za njihovo obvladovanje. Navedeno namreč prinaša obilo prednosti v vseh porah družbenega življenja.

S predmetnim referatom ne nameravam in kot pravnik tudi ne morem posegati v področje informatike oz. računalništva, ampak želim predstaviti nekatere pomembnejše pravne in tudi praktične vidike informacijskega centra, kot enega od institutov, ki (v našem primeru na področju zavarovalništva) pripomorejo k uveljavitvi že omenjenih prednosti na področju družbenega oz. zavarovalniškega življenja. Čeprav je torej informacijski center tesno in pravzaprav neločljivo povezan s tehnično stroko (v smislu globljega pristopa k razumevanju sistema samega informacijskega centra bi bilo že skoraj nujno osvojiti tudi tehnični del predmetnega instituta), se bom v okviru referata osredotočal na (pravno) umestitev omenjenega centra v slovenski pravni red.

»Pravnega prednika« slovenskemu pravnemu redu v pogledu temelja za vnos informacijskega centra v navedeni pravi red, predstavlja sekundarno pravo Evropske skupnosti<sup>1</sup> oz. njegov glavni produkt, t.i. direktive ES.<sup>2</sup>

Ko je govora o vnašanju vsebine direktiv v nacionalno zakonodajo držav Evropske skupnosti je sicer potrebno izpostaviti, da direktive zasledujejo nek cilj, h kateremu teži oz. ga skuša doseči pravni red omenjene skupnosti. Namen tovrstne harmonizacije kot rečeno ni popolno poenotenje določenega pravnega področja na ravni vseh držav članic Skupnosti, ampak uskladitev skupnega cilja, namena direktive. Državam članicam je tako (pri vnosu določb direktiv v domačo zakonodajo) v določeni meri prepuščena izpeljava oz. konkretizacija namena direktiv oz. njihovih posameznih določb. Določbe direktiv dostikrat sicer ne dajejo prav veliko (ali pa sploh ne) manevrskega prostora za njihovo konkretizacijo v nacionalni zakonodaji (ne dajejo možnost izbire glede posameznih določb), drugič pa konkretizacijo v veliki meri prepustijo državam članicam Skupnosti.

Naj poudarim še to, da bo v prispevku govora predvsem o tistem zbiranju podatkov, ki se tiče informacijskega centra Slovenskega zavarovalnega združenja (v nadaljevanju: SZZ). O situaciji torej, ki presega okvire zbiranja podatkov na ravni posamezne zavarovalnice. Le-ta ima v zakonu (8. člen Zakona o obveznih zavarovanjih v prometu – ZOZP in 154. člen Zakon o zavarovalnicah – ZZavar) seveda, kot tudi SZZ, že dana pooblastila za zbiranje določenih podatkov<sup>3</sup>, vendar pa sistem, organiziran na ravni Slovenskega zavarovalnega združenja, skupaj z informacijskim centrom (s čimer so zasledovani širši cilji), omenjene okvire presega.

---

\* Pravni svetovalec, Zavarovalnica Maribor, d.d., PE Celje, [tilenjereb@gmail.com](mailto:tilenjereb@gmail.com).

<sup>1</sup> Sekundarno pravo EU lahko opredelimo kot skupek vseh normativnih aktov, ki so jih evropske institucije sprejele na osnovi Pogodbe o Evropski skupnosti. V sekundarno pravo sodijo zavezujoči (uredbe, direktive in odločbe) in nezavezujoči pravni akti (priporočila, mnenja) ter tudi cela vrsta drugih aktov, kot so poslovniki institucij, akcijski programi Skupnosti, itd.

<sup>2</sup> Direktiva (pomemben vir prava Evropske skupnosti) je pravni akt, namenjen večinoma vsem (lahko pa tudi posameznim) državam članicam, njen glavni cilj pa je približevanje zakonodaj. Direktiva zavezuje države članice glede rezultata, ki ga je potrebno doseči, vendar jim pušča izbiro pri sprejemanju oblike in sredstev za uresničevanje ciljev Skupnosti v okviru njihovega notranjega pravnega reda. Če države članice direktive ne prenesejo v nacionalno zakonodajo ali jo prenesejo v nepopolni obliki ali z zamudo, se lahko tisti, ki so predmet sodne obravnave, nanjo neposredno sklicujejo pred nacionalnimi sodišči.

<sup>3</sup> Gre seveda predvsem za podatke, ki jih zavarovalnica potrebuje pri sklepanju zavarovanj in pri reševanju škod.

## II. ZAČETKI VNOSA INFORMACIJSKEGA CENTRA V SLOVENSKE PRAVNI RED

Področje zavarovanja avtomobilske odgovornosti v Skupnosti ureja pet direktiv o zavarovanju avtomobilske odgovornosti, prve tri so bile sprejete že pred slovenskim Zakonom o obveznih zavarovanjih v prometu (v nadaljevanju: ZOZP), in sicer leta 1972, 1984 in 1990, pozneje pa sta bili sprejeti še četrta direktiva (leta 2000) in peta leta 2005. Določbe prvih štirih so bile v ZOZP prenesene z najobširnejšo novelo ZOZP-A leta 2002<sup>4</sup>, a posamezne določbe so začele veljati šele z dnem, ko je Republika Slovenija postala polnopravna članica Skupnosti. Določbe pete direktive pa so bile prenesene z novelo ZOZP-D leta 2007<sup>5</sup>.

Umestitev ali bolje rečeno ustanovitev informacijskega centra je kot rečeno neposredno povezana z vnašanjem virov prava Evropske skupnosti (direktive) v slovenski pravni red. Zametki informacijskega centra, sicer ustanovljenega v okviru Slovenskega zavarovalnega združenja<sup>6</sup>, segajo v leto 2000, ko je njegovo ustanovitev predvidevala Direktiva 2000/26/ES Evropskega parlamenta in sveta (t.i. Četrta direktiva o zavarovanju avtomobilske odgovornosti – v nadaljevanju: IV. Direktiva)<sup>7</sup>.

IV. Direktiva je računala s primeri, da utegnejo oškodovanci, ki so v prometni nesreči utrpeli materialno škodo ali telesno poškodb, imeti včasih težave z ugotavljanjem imena zavarovalnice, ki krije odgovornost za motorna vozila, udeležena v nesreči. Tako so morale države članice, v imenu teh oškodovancev vzpostaviti informacijske centre in s tem zagotoviti, da so ustrezne informacije na voljo pravočasno.

IV. Direktiva sicer predstavlja nadgradnjo t.i. Sistema zelene karte<sup>8</sup>, saj je (med drugim) oškodovancem, ki utrpijo prometno nesrečo v državi, ki ni država njihovega stalnega prebivališča omogočila uveljavljanje odškodnine v njihovi lastni državi (določena mera udobja, jezik, znani postopki uveljavljanja odškodnine,...)<sup>9</sup>.

Slovenija je določbe IV. Direktive v svojo zakonodajo vnesla z Zakonom o obveznih zavarovanjih v prometu (ZOZP-A, členi 42d – 42i) julija 2002 ter se z omenjenim zakonom zavezala informacijski center ustanoviti do 31.12.2002. Pri tem so bile določbe, ki se tičejo informacijskega centra ene tistih, ki so pričele veljati z dnem članstva Slovenije v Evropski uniji, torej z dnem 1.5.2004.

Določbe IV. Direktive so v sistem avtomobilskih zavarovanj, poleg že omenjene obveze po ustanovitvi informacijskega centra, vnesle še kar nekaj prvin, usmerjenih k varstvu oškodovancev (imenovanje pooblaščenec<sup>10</sup> za obravnavo odškodninskih zahtevkov, trimesečni rok za utemeljeno ponudbo oz. utemeljen odgovor<sup>11</sup>,...).

---

<sup>4</sup> Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o obveznih zavarovanjih v prometu – ZOZP-A (Uradni list RS, št. 67/02 z dne 26.7.2002),

<sup>5</sup> Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o obveznih zavarovanjih v prometu – ZOZP-D (Uradni list RS, št. 52/07 z dne 12.6.2007),

<sup>6</sup> Slovensko Zavarovalno Združenje, Železna cesta 14, p.p. 2512, SI-1000 Ljubljana, Slovenija; več o njem tudi na: <http://www.zav-zdruzenje.si>

<sup>7</sup> Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2000/26/ES z dne 16.5.2000 o približevanju zakonodaje držav članic o zavarovanju avtomobilske odgovornosti, ki spreminja Direktivi Sveta 73/239/EGS in 88/357/EGS (UL L 181 z dne 20.7.2000) – Četrta direktiva o zavarovanju avtomobilske odgovornosti.

<sup>8</sup> Glavni namen Sistema zelene karte je poleg velikega interesa držav, da ne dovolijo, da bi bila tuja vozila vključena v promet na njihovem ozemlju brez jamstva ustreznega kritja avtomobilske odgovornosti tudi ta, da zasleduje cilj zaščite žrtev prometnih nesreč za škodo, ki jim jo povzročijo vozniki v tujini registriranih vozil. Gre torej za primere, ko nek oškodovanec v lastni državi utрпи škodo, ki mu jo povzroči voznik v tujini registriranega vozila. Sistem torej nudi takojšnjo obravnavo odškodninskega zahtevka v domovini oškodovanca, pri čemer se odškodnina uveljavlja pri nacionalnem biroju zelene karte (več o tem glej tudi Zakon o obveznih zavarovanjih v prometu (ZOZP-UPB3), Uradni list RS, št. 93/2007 s komentarjem, str. 26-33).

<sup>9</sup> Po ureditvi, ki je veljala pred uveljavitvijo predmetne direktive, je bil oškodovanec v tem primeru primoran zahtevke uveljavljati neposredno pri zavarovalnici povzročitelja, kar pa mu je bilo v veliki meri oteženo (tuj pravni sistem, nepoznani postopki obravnave odškodninskega zahtevka, tuj jezik, pogosto dolgotrajne obravnave zahtevka, stroški, povezani z angažiranjem tamkajšnjih odvetnikov, posrednikov, ipd.).

Novost direktive torej predstavlja tudi ustanovitev **informatijskega centra** (*ang. information centre*), katerega ključna naloga je ta, da oškodovancem na njihovo zahtevo nudi določene podatke, ki se tičejo zavarovanja avtomobilske odgovornosti motornih vozil, kot tudi podatke o imenovanih pooblaščenih za obravnavanje odškodninskih zahtevkov v državi oškodovanca.

Pravno ureditev informatijskega centra je dopolnila V. Direktiva<sup>12</sup> o zavarovanju avtomobilske odgovornosti, ki je še bolj oz. še dodatno usmerjena k varstvu oškodovanca. Omenjena direktiva je k varstvu oškodovancev, poleg dodatnih pristojnosti, ki jih je podelila informatijskim centrom (več o tem v nadaljevanju), pripomogla še z nekaterimi novostmi (pridobitev podatkov o nesreči iz zbirke elektronskih zapisnikov policije o prometnih nesrečah, nove najnižje zavarovalne vsote<sup>13</sup>, utemeljena ponudba oz. odgovor tudi v primeru t.i. »domačih škod«, register zavarovalnih primerov, olajšana pridobitev zavarovalnega kritja za vozila, ki se uvažajo, nadalje pridobitev odškodnine tudi v določenih primerih udeležbe neznanih vozil,...)<sup>14</sup>.

### III. MESTO INFORMACIJSKEGA CENTRA V SISTEMU »PODATKOVNE INFORMATIZACIJE« SZZ

Kot primarno vlogo, lahko nedvomno izpostavimo vlogo centra pri pomoči oškodovancem pri učinkovitejšem in lažjem uveljavljanju njihovih odškodninskih zahtevkov. Podobno kot v drugih državah članicah EU se je tudi slovenski zavarovanec odločil, da se informatijski center ustanovi v sklopu Slovenskega zavarovalnega združenja<sup>15</sup>.

Z namenom razumevanja celotnega ustroja podatkovnih sistemov in projektov v okviru Slovenskega zavarovalnega združenja, ki se tičejo zbiranja določenih podatkov pa je potrebno povedati, da predstavlja informatijski center nekakšen institut ali pa bolje rečeno pojem, ki je ožji od recimo temu celotnega projekta »podatkovne informatizacije« Slovenskega zavarovalnega združenja. Res je sicer pojem precej splošen in bi lahko vanj vpletli prav vse, s čimer se SZZ v smislu informatizacije podatkov tudi ukvarja. Vendarle pa je pojem informatijskega centra (v tistem pravem pomenu besede) ožji od celotnega sistema omenjene »podatkovne informatizacije« SZZ, saj se kot tak ne ukvarja s podrobnejšo obdelavo podatkov, ki je ključ do dodatnih ciljev informatizacije, kot take.

Če torej najprej opredelimo osnovno vlogo informatijskega centra, ki jo ima ta v celotni »informatijski zgodbi« lahko rečemo, da sta bili seveda omenjeni direktivi tisti, ki sta (dodatno in v novi luči) poskrbeli za pravno podlago oz. pravno zmožnost zbiranja določenih podatkov v določene zbirke (na ravni SZZ seveda). Center je torej tisti, ki odpira vrata določenim vhodnim podatkom – kateri se kasneje uporabljajo za različne namene. V zvezi s samim centrom lahko rečemo, da so njegove ključne naloge (podrobneje o tem v nadaljevanju) v tem, da ta določene podatke najprej zbira, nato pa posreduje zainteresiranim osebam, predvsem oškodovancem (podatek o tem, katera zavarovalnica se »skriva« za določenim vozilom, nadalje kdo je pooblaščenec/korespondent za obravnavo odškodninskega zahtevka,...).

---

<sup>10</sup> Pooblaščenca (*ang. claims representative*) za obravnavo odškodninskih zahtevkov, ki mora sicer biti rezident države članice ali pa mora imeti v njej sedež, izbere zavarovalnica po lastni presoji. Direktiva torej zavarovalnicam omogoča, da pooblaščenca (ob zagotovitvi določenih formalnih pogojev) izberejo po lastni presoji. Pooblaščenec zbira informacije, potrebne za obravnavo primera, je odgovoren za obdelavo in rešitev škodnih zahtevkov in mora imeti v tej zvezi tudi vsa potrebna pooblastila, da zastopa zavarovalnico v odnosu do oškodovanca ter da lahko v celoti zadosti njihovim zahtevkom. Deluje torej v imenu in za račun zavarovalnice povzročitelja.

<sup>11</sup> Trimesečni rok začne teči od trenutka vložitve odškodninskega zahtevka s strani oškodovanca in v katerem mora oškodovanec, bodisi s strani pooblaščenca, bodisi s strani povzročiteljeve zavarovalnice prejeti utemeljeno ponudbo za odškodnino (*ang. reasoned offer of compensation*), če odgovornost ni sporna in je bila škoda v celoti ocenjena. Če osnove za utemeljeno ponudbo v - tem roku (še) ni, mora s strani omenjenih prejeti utemeljen odgovor (*ang. reasoned reply*) na zahtevek. Gre torej za primere, ko je odgovornost bodisi sporna (npr. zavarovalnica še ne razpolaga z zadostno mero podatkov za rešitev zahtevka) bodisi ni bila natanko ugotovljena ali pa škoda ni bila v celoti ocenjena (s slednjo je v praksi manj težav, kot pa z ugotavljanjem odgovornosti same). Več o tem glej več o tem glej tudi Zakon o obveznih zavarovanjih v prometu (ZOZP-UPB3), Uradni list RS, št. 93/2007 s komentarjem, str. 26-33.

<sup>12</sup> Direktiva Evropskega parlamenta in sveta 2005/14/ES z dne 11.5.2005 – Peta direktiva avtomobilskega zavarovanja

<sup>13</sup> Slovenija se je odločila za kriterij škodnega dogodka in določila naslednje najnižje zavarovalne vsote: za osebno škodo 5.000.000,00 EUR na škodni dogodek ter za stvarno škodo 1.000.000,00 EUR na škodni dogodek (v obeh primerih torej ne glede na število oškodovancev)

<sup>14</sup> Več o tem glej Zbirka referatov X. Posveta Palić (Integracija zavarovalnega prava Srbije v Evropski (EU) zavarovalni sistem), april 2009, str. 264 – 284.

<sup>15</sup> Več o tem glej na <http://infocenter.zav-zdruzenje.si>

A se namen zbiranja podatkov ne zaustavi »le« pri pomoči oškodovancem (kot eni glavnih nalog informacijskega centra), ampak se z zbiranjem zasledujejo še nekateri cilji, tako čisti zavarovalniški, kot tudi državni. Prav zato menim, da je mogoče vlogo informacijskega centra, v smislu namena in nalog, opredeliti kot (čeprav sila pomembno!) tisto, ki je nekoliko ožja od vseh procesov, ki iz baz SZZ-ja tudi izvirajo (npr. register avtomobilskih zavarovanj in register zavarovalnih primerov). Ti procesi namreč zasledujejo dodatne naloge (razvidne iz nadaljevanja), tiste, ki segajo preko okvirov denimo »zgolj« podatka o tem ali je neko vozilo zavarovano, pri kateri zavarovalnici je zavarovano in kje lahko oškodovanec vloži odškodninski zahtevek.

#### IV. REGISTER PODATKOV INFORMACIJSKEGA CENTRA

Glede na to, da je V. Direktiva dopolnila njeno predhodnico tudi v zvezi s pristojnostmi informacijskega centra, se bom v nadaljevanju osredotočil na obstoječo ureditev (kakršna torej, po vnosu obeh omenjenih direktiv v nacionalno zakonodajo, izhaja iz danes veljavnega slovenskega Zakona o obveznih zavarovanjih v prometu) in torej ob strani pustil razlike, ki se tičejo ureditve informacijskega centra IV. Direktive glede na V. Direktivo zavarovanja avtomobilске odgovornosti (AO).

Informacijski center kot rečeno predstavlja določeno vozlišče za zbiranje določenih zbirk podatkov (kar se udejanja preko Registra avtomobilskih zavarovanj). Kot bo to razvidno iz nadaljevanja, zbira informacijski center več podatkov, kot pa jih denimo posreduje oškodovancem. Lahko rečemo, da informacijski center zbira podatke, vodi njihov register, podatke posreduje in nudi pomoč oškodovancem pri pridobivanju določenih (a ne vseh) podatkov registra. S tistim »viškom« podatkov, ki pa se ne posredujejo oškodovancem, pa se v določenem omejenem obsegu vendarle ukvarjajo določeni procesi (register avtomobilskih zavarovanj in register škod).

Register podatkov lahko razdelimo nekako v tri sklope podatkov in sicer gre za zbir tehničnih podatkov, ki se tičejo samega vozila (1), nadalje za zbir recimo temu konkretnih »zavarovalniških podatkov« - vezanih na samo zavarovalno polico (2) ter za zbir podatkov o naslovih korespondentov in pooblaščenecv za obravnavanje odškodninskih zahtevkov. Seznamu je dodan tudi seznam vozil oz. oseb, za katere velja izjema glede obveznosti zavarovanja avtomobilске odgovornosti.

Register torej vsebuje podatke o<sup>16</sup>:

- 1) registrskih označbah registrskih tablic, vrstah, znamkah, tipih, številkah šasij oz. karoserij vozil, registriranih v RS,
- 2) številkah zavarovalnih polic vozil iz prejšnjega odstavka,
- 3) trajanju zavarovalne pogodbe,
- 4) imenih in sedežih zavarovalnic, ki se tičejo omenjenih zavarovalnih polic.
- 5) imenu in priimku, datumu in kraju rojstva, stalnem in začasnem prebivališču oziroma imenu in sedežu zavarovanca,
- 6) imenih in sedežih oz. naslovih korespondentov,
- 7) imenih in sedežih oz. naslovih pooblaščenecv,
- 8) seznam vozil oz. oseb, za katere velja izjema glede obveznosti zavarovanja avtomobilске odgovornosti.

Gre za zbir tovrstnih podatkov na enem mestu, ki pa se kot rečeno udejanja preko registra avtomobilskih zavarovanj (RAZ)<sup>17</sup>. Pred zakonom (ZOZP-A) iz leta 2002 je bilo namreč mogoče omenjene podatke najti bodisi pri zavarovalnicah, bodisi pri Ministrstvu za notranje zadeve (t.i. baza MRVL – register vozil in prometnih listin)<sup>18</sup>. Šlo je torej za dva sistema, ki sta, vsak za svoje potrebe, vodila določene zbirke podatkov.

V nadaljevanju bom posebej predstavil vlogo Registra avtomobilskih zavarovanj (RAZ), Registra zavarovalnih primerov oz. škod (RŠ) ter že omenjeno vlogo (v ožjem smislu) Informacijskega centra SZZ.

<sup>16</sup> Več o tem glej tudi Zakon o obveznih zavarovanjih v prometu (ZOZP-UPB3), Uradni list RS, št. 93/2007 s komentarjem, str. 221 in naslednje.

<sup>17</sup> »RAZ« oz. bolje rečeno SZZ, sicer svojo podlago zbiranja in obdelave podatkov črpa tudi ali predvsem iz Zakona o obveznih zavarovanjih v prometu (8. člen) in Zakona o zavarovalnicah (154. člen).

<sup>18</sup> Register vozil in prometnih listin (MRVL) je informacijski sistem, ki hrani podatke o vozilih in pripadajočih elementih (uporabnikih, lastnikih, registrskih tablicah, prometnih dovoljenjih, tehničnih pregledih, avtomobilskem zavarovanju, cestnini, omejitvah, lokacijah, zaznamkih, arhivih,...)

Čeprav sem želel posamezne pojme, ki se v okviru »podatkovne informatizacije« SZZ nenehno prepletajo (Informacijski center, RAZ, RŠ,...), pod točko III in IV. prispevka predstaviti posebej in čeprav nameravam v nadaljevanju omenjene institute še vedno predstavljati posebej, lahko pravzaprav v nekem smislu in z nekoliko rezerve tudi rečemo, da gre za predstavitev »informatijskega centra«. Za predstavitev tistih procesov torej, ki se v smislu informatizacije odvijajo na ravni SZZ. Pri tem seveda trdno ostajam v sedlu zavarovalno-pravnih vidikov oz. puščam tehnični del ob strani.

## V. REGISTER AVTOMOBILSKIH ZAVAROVANJ

Do leta 2002 se je baza podatkov SZZ kot rečeno polnila iz dveh virov in sicer zavarovalniškega (zavarovalnice) in državnega (Ministrstvo za notranje zadeve – t.i. baza MRVL<sup>19</sup>). Šlo je torej za dva sistema, ki sta, vsak za svoje potrebe, vodila določene zbirke podatkov. Kot povod za izgradnjo ažurnega in natančnega sistema registra avtomobilskih zavarovanj bi lahko izpostavili prizadevanja za izgradnjo e-uprave, ki je želela v svojo ponudbo vnesti tudi podaljšanje veljavnosti prometnega dovoljenja preko spleta. Skladno z Zakonom o varnosti cestnega prometa (ZVCP) je pogoj za omenjeno podaljšanje, poleg opravljenega tehničnega pregleda, tudi sklenjeno obvezno avtomobilsko zavarovanje. Da bi lahko aplikacija navedenega podaljšanja zaživel, je bilo namreč potrebno zagotoviti sistem, ki bi portalu e-uprave omogočil hiter odziv v smislu podatka o obstoju sklenjenega zavarovanja. Zavarovalnice so bile dolžne omenjeno informacijo zunanjemu sistemu posredovati v roku 48 ur od izdaje zavarovalne police.

Gotovo pa so bila prizadevanja države pri vsem le povod za udejanjanje predmetnega registra. Glavni igralec pri vsem so bile vendarle zavarovalnice. Tako je v zavarovalniških krogih, pravzaprav že pred letom 2002 (točneje leta 1999), nastala ideja o oblikovanju nekakšnega skupnega registra avtomobilskih zavarovanj. Omenjena ideja je bila realizirana leta 2006, ko je register avtomobilskih zavarovanj (RAZ) tudi v celoti zaživel.<sup>20</sup>

Register avtomobilskih zavarovanj danes predstavlja tisti vir podatkov, ki v največji možni meri odraža pravilnost zgoraj naštetih podatkov. Podatke ažurno prejema tako s strani Ministrstva za notranje zadeve (omenjeni MRVL), kot s strani zavarovalnic. Opravlja se primerjava podatkov enega in drugega, v sistem so vpeljani nadzorni mehanizmi za obveščanje o napakah tako ministrstva, kot zavarovalnic ter mehanizmi, ki po primerjavi obeh podatkovnih zbirk izločijo določen napačen podatek<sup>21</sup>. Z navedenim sistemom se v praksi uresničuje zamisel po enotni in kar se da verodostojni zbirki že omenjenih podatkov s področja avtomobilskih zavarovanj.

Lahko rečemo, da navedeni sistem, vpeljan pod pojmom registra avtomobilskih zavarovanj, v nekem smislu vrača svoj produkt tistim institucijam, ki ga zalagajo s podatki. Navedene institucije (zavarovalnice in država) iz tega črpajo ustrezno kontrolo svojih baz, le-te nadalje popravljajo oz. dopolnjujejo ter vsaka zase opravljajo naloge, povezane z njihovimi lastnimi produkti. Zavarovalnice tako preko SZZ (med drugim!) oškodovancem omogočajo lažje uveljavljanje odškodninskih zahtevkov, Ministrstvo za notranje zadeve pa se s podatki, dobljenimi preko RAZ-a uspešneje loteva projektov t.i. **e-uprave**<sup>22</sup> (npr. podaljšanje veljavnosti prometnega dovoljenja preko spleta, ipd.).<sup>23</sup>

Če bi izpostavili dve ključni lastnosti omenjenega registra, lahko rečemo, da gre v prvi vrsti za sistem, ki ob primerjavi podatkov zavarovalnic in MRVL, v največji možni meri odraža **pravilnost zbranih podatkov**, omenjenih v točki

<sup>19</sup> <http://www.src.si/resitve/javnauprava/gospodarstvo4.asp>.

<sup>20</sup> Več o tem Darko Mörec, Register zavarovalnih primerov, XIII. Seminar s področja avtomobilskega zavarovanja, Bled, 19. in 20. aprila 2007

<sup>21</sup> Aplikacija za vsako polico v RAZ-u skuša poiskati par v registru MRVL. V primeru zadetka se na podlagi vnaprej definiranih pravil preveri usklajenost najpomembnejših podatkov. V primeru razhajanja se razlike zapišejo v posebno datoteko in se preko nadzornega sistema pošljejo ciljni zavarovalnici (Več o tem Darko Mörec, Register zavarovalnih primerov, XIII. Seminar s področja avtomobilskega zavarovanja, Bled, 19. in 20. aprila 2007.

<sup>22</sup> Elektronsko dostopanje (preko interneta) do storitev javne uprave.

<sup>23</sup> <https://e-uprava.gov.si/storitve/epodaljsanje/vstop.esju>  
<https://e-uprava.gov.si/storitve/epodaljsanje/iskanjeVozilaStran.esju>  
<https://e-uprava.gov.si/storitve/epodaljsanje/infoPrijava.esju>

IV (usklajevanje in primerjava podatkov, javljanje napak v primeru neskladja). In kot drugo, da sistem omogoča iskanje podatka o novi polici zaradi **vračila neizkoriščenega dela premije**.<sup>24</sup>

Kot kaže pa bo RAZ, z razvojem elektronskega poslovanja dobival vedno nove in nove pomene (če pri tem izpostavimo le zakonsko dolžnost zavarovalnico po sklepanju oz. podaljšanju zavarovanj preko interneta in obveznosti, ki se tičejo obveze za opravo tehničnega pregleda štiri leta po prvi registraciji vozila in vsaki dve leti za vozila, ki so starejša od osmih let). Vedno več bo namreč produktov, ki bodo potrebovali ažuren in natančen vir določenih informacij.

## VI. REGISTER ŠKOD

Gre pravzaprav za dopolnitev, za nadgradnjo RAZ-a. V tej zvezi je potrebno omeniti tudi V. Direktivo, ki je državam članicam EU naložila, da morajo zavarovancem zagotavljati **pravico do pridobitve podatka o prijavljenih škodah za obdobje petih let**. Za pridobitev potrčila je seveda zainteresiran tisti zavarovanec, ki v preteklem obdobju ni povzročal škod, tako pridobil bonus in si zagotovil nižjo zavarovalno premijo zavarovanja AO (zahteva za izdajo potrčila o škodnem dogajanju). Zavarovalnice morajo tako SZZ posredovati podatke o zavarovancih, vozilih in zavarovalnih primerih oz. škodah za zadnjih pet let.

Sistem izgradnje registra škod je torej v opisanem smislu pomemben v večih pogledih. Najprej je omeniti sistem **»bonus-malus«**, kjer zavarovalnica preveri preteklo škodno dogajanje in na tej osnovi določi pripadajoč premijski razred.<sup>25</sup>

V zvezi s predmetnim registrom gre tako za **vpogled v podatke o zavarovalnih primerih določenega vozila, kot tudi za vpogled v podatke o zavarovalnih primerih izbrane osebe** (in to ne glede na to, v kakšni osebi nastopa – zavarovanec, zavarovalec, povzročitelj ali oškodovanec). Podatki, ki se tičejo vozil oz. oseb seveda niso na voljo vsem uporabnikom v celoti, ampak le tistim, ki izhajajo iz tiste zavarovalnice, ki je lastnica podatkov o določenem zavarovalnem primeru. Ostalim uporabnikom je na voljo le podatek o številki spisa in datumu škode. Govorimo seveda o varstvu osebnih podatkov<sup>26</sup>, kjer je do podatka upravičena le tista oseba, ki ima za to pooblastilo bodisi v zakonu, bodisi v privolitvi tistega, na katerega se osebni podatek nanaša<sup>27</sup>.

Kot že RAZ (iskanje nove police v zvezi z vračilom neizkoriščene premije), tudi RŠK pripomore k preverjanju upravičenosti do vračila neizkoriščenega dela premije (želja po odjavi vozila – preverjanje resničnosti zavarovančeve trditve o neudeležbi v škodnem dogodku).

Register škod pa zasleduje še dodatne cilje in eden teh se gotovo nanaša tudi na željo po izgradnji sistema za **ugotavljanje in preprečevanje zavarovalniških goljufij**. Ko bo RŠK zaživel v podatkovno polnem obsegu, bo lahko govorila o rešitvi, ki bo periodično (npr. enkrat tedensko) pregledovala zbrane podatke v registru in iskala dogodke, ki tipično nakazujejo na večjo verjetnost pojava zavarovalniških goljufij. V tem trenutku sistem zavarovalnicam omogoča, da te preverjajo (torej tudi preko registra škod na SZZ) zgodovino lastnih podatkov o nekem vozilu ali zavarovancu. Niso pa upravičene pregledovati podatke drugih zavarovalnic. Razlog je v tem, da jim obstoječa zakonodaja (Zakon o obveznih zavarovanjih v prometu in Zakon o zavarovalnicah) ne daje teh pooblastil.

Dejstvo je, da bo sistem v popolnosti lahko zaživel oz. bolje rečeno v celoti služil namenu takrat, ko bodo lahko zavarovalnice podatke pregledovale med seboj, torej ko bodo lahko z izgradnjo celotne socialne mreže določene

<sup>24</sup> Namen vpogleda je omogočiti preverjanje obstoja nove police za določeno vozilo in s tem preveriti, ali je izpolnjen pogoj vračila – da bi lahko stari lastnik vozila dobil neizkoriščeni del premije vrnjen, mora novi lastnik (pred tem) poskrbeti za novo AO zavarovanje vozila.

<sup>25</sup> Aplikacija sicer že sedaj predvideva tudi možnost morebitnega individualnega pristopa k tej problematiki (trenutno med zavarovalnicami še vedno velja enaka lestvica premijskih razredov, z enakimi pripadajočimi procenti izhodiščne premije in z enakimi pravili prehajanja med razredi).

<sup>26</sup> Zakon o varstvu osebnih podatkov (ZVOP) v svojem 22. členu med drugim določa, da mora »...Upravljalca zbirke podatkov, za vsako posredovanje osebnih podatkov zagotoviti, da je mogoče pozneje ugotoviti, kateri osebni podatki so bili posredovani, komu, kdaj in na kakšni podlagi in sicer za obdobje, ko je mogoče zakonsko varstvo pravice posameznika zaradi nedopustnega posredovanja osebnih podatkov, ...«

<sup>27</sup> Zavarovalnica pravno podlago vpogleda gradi predvsem na Zakonu o obveznih zavarovanjih v prometu in na Zakonu o zavarovalnicah.

osebe (ki se »seli« od ene zavarovalnice k drugi) prišle do določene kvalitete podatka o tem, za kakšno osebo pravzaprav gre, kje vse in v kakšni vlogi se ta v določenih primerih pojavlja, ipd. ter na ta način prišle do neke stopnje verjetnosti o tem, ali gre v določenem primeru za pojav goljufije ali ne. Trenutno pozitivni predpisi slovenskega pravnega reda kot rečeno ne dajejo podlage (razlog: varstvo osebnih podatkov) za to, **da bi zavarovalnice lahko podatke izmenjevale med seboj**, torej se zanimale za določene podatke, ki se tičejo npr. podatka o škodah zavarovanca druge zavarovalnice, nadalje o udeleženih osebah v omenjenih škodnih, ipd.<sup>28</sup> Da bi lahko prišlo do tega, bi bilo torej potrebno vzpostaviti ustrezno pravno podlago. Glede na to, da so prizadevanja za to v Sloveniji že v precejšnjem teku, si lahko kmalu obetamo kvalitativno rešitev tudi v smislu lažjega odkrivanja zavarovalniških goljufij.

Register škod se polni iz podatkovnih baz zalednih informacijskih sistemov zavarovalnic<sup>29</sup>.

## VII. INFORMACIJSKI CENTER

Glede na to, da je bilo o vrstah podatkov, ki jih zbira informacijski center, govora že v IV. poglavju, se bom v nadaljevanju osredotočil na predstavitev preostalih nalog omenjenega centra.

Temeljna naloga informacijskega centra (poleg že omenjenega **zbiranja podatkov** seveda) je, da oškodovancem na njihovo zahtevo **posreduje določene podatke**, ki se tičejo sklenjenega zavarovanja za določeno vozilo. Lahko gre za bodisi za podatke, dobljene iz lastnega registra, bodisi za podatke, ki jih zbirajo informacijski centri drugih držav članic EU ali EGP in jih Slovenskemu zavarovalnemu združenju posredujejo na podlagi zaprosila.

Ker podatki o imenu zavarovalnice, pri kateri je zavarovano povzročiteljevo vozilo, in številki zavarovalne police zavarovanja AO, imenu pooblaščenca, korespondenta tuje odgovornostne zavarovalnice ne spadajo med osebne podatke, ki jih varuje Zakon o varstvu osebnih podatkov, jih mnogi informacijski centri objavijo na svojih spletnih straneh, kjer so vedno neposredno dostopni vsem zainteresiranim oškodovancem<sup>30</sup>.

Podatke o vozilu, zavarovancu in zavarovalni polici zavarovanja AO mora informacijski center **hraniti najmanj sedem let** po odjavi registracije za vozilo ali prenehanju zavarovalne pogodbe zavarovanja AO. Namen te določbe je v varstvo oškodovanca. Informacijski center mora biti namreč vselej sposoben posredovati oškodovancu podatek o zavarovanju AO za vozilo odgovorne osebe, četudi bi oškodovanec za te podatke zaprosil, ko od škodnega dogodka mine že precej časa (zastaranje). Upoštevati moramo tudi, da so zastaralni roki v različnih državah, članicah sistema zelene karte zelo različni.<sup>31</sup>

Informacijski center pri SZZ pri nudenju pomoči oškodovancem **sodeluje z informacijskimi centri drugih držav** članic EU ali EGP (sklenjeni so posebni Sporazumi o izmenjevanjem podatkov). Gre seveda predvsem za sodelovanje v smislu zagotovitve informacije o zavarovanju nekega vozila, imenu odgovornostne zavarovalnice, pooblaščenca itd. (informacijski center posamezne države seveda ne razpolaga s podatkom o zavarovanju vozila, ki izvira iz druge države članice). Izmenjevanje podatkov poteka izključno v elektronski obliki, nekateri informacijski centri, med njimi tudi slovenski, pa oškodovancem omogoča že omenjen spletni dostop do želenih podatkov.<sup>32</sup>

V določenih primerih, torej izjemoma, lahko oškodovanec pridobi tudi določen osebni podatek (npr. ime lastnika vozila), za kar bi seveda moral izkazati določen pravni interes. V praksi bi bili sicer ti primeri izjemno redki, saj bi se lahko

<sup>28</sup> Imajo pa zavarovalnice s Slovenskih zavarovalnim združenjem sklenjene pogodbe o sodelovanju, kar jih omogoča določene vpogledne (v opisani smeri) v bazo Združenja. Zavarovalnice tako na nek način preverjajo pravilnost lastnih podatkov, koristijo izsledke obdelave lastnih podatkov s strani Združenja ter se poleg tega do določene mere vpenjajo tudi v vpogledne v baze (ki jo torej vodi tudi Združenje), lastne drugim zavarovalnicam.

<sup>29</sup> Več o tem Darko Mörec, Register zavarovalnih primerov, XIII. Seminar s področja avtomobilskega zavarovanja, Bled, 19. in 20. aprila 2007

<sup>30</sup> <https://raz.zav-zdruzenje.si/infocenter/>

<sup>31</sup> V zvezi roki shranjevanja podatkov je omeniti določeno kolizijo med določbami 8. in 42.f člena Zakona o obveznih zavarovanjih v prometu. V prvem je govora o 10 letnem roku hranjenja podatkov, v drugem pa o sedem letnem hranjenju. Glede na to, da mora SZZ zadostiti obema določbama, bo to v praksi seveda pomenilo, da bo SZZ podatke hranil 10 in ne le (najmanj) 7 let.

<sup>32</sup> Oškodovanec mora v ustreznem okenca vnesti podatek o reg. št. vozila, datum prometne nesreče in državo svojega stalnega prebivališča, info center pa mu izpiše podatek o številki zavarovalne police zavarovanja AO, ime odgovornostne zavarovalnice in podatek o pooblaščenca za obravnavanje odškodninskega zahtevka.

nanašali le na situacije, ko oškodovanec od zavarovalnice ali določenega škodnega sklada države (če bi šlo denimo za nezavarovano vozilo), zaradi presega najnižjih zavarovalnih vsot, ne bi uspel dobiti zadostne odškodnine (tak primer bi lahko predstavljala tudi situacija, kjer je bi šlo za predpisano odbitno franšizo v breme oškodovanca).<sup>33</sup>

V zvezi z iskanjem želenega podatka s strani informacijskih centrov je potrebno omeniti tudi **evropsko poročilo o prometni nesreči** (*ang. Accident Statement, fr. Constat Amiable*), ki ga zavarovalnice že vrsto let ob sklenitvi zavarovanja AO izdajajo svojim zavarovancem, prikladen pa je predvsem v primerih manjše materialne škode. Omenjeni (pravilno izpolnjeni) obrazec namreč predstavlja koristen vir podatkov za nadaljnje pridobivanje podatkov za oškodovance, saj je iz njega razvidna vrsta podatkov (podatki o udeležencih, vozilih, opisu nezgode,...). Posebej pomembno je poročilo v tistih primerih, ko na kraj ni prišla policija (ali pa je na kraj prišla, vendar pa ni opravila ogleda) in ko torej ne razpolagamo s policijskim zapisnikom. V teh primerih lahko igra evropsko poročilo pomembno vlogo tudi v zvezi z ugotavljanjem odgovornosti udeležencev.

### VIII. MOŽNE REŠITVE V PRIHODNJE IN ZAKLJUČEK

Glede na povedano lahko zaključimo, da je (bila) ureditev v smislu enotnega zavarovalniškega informacijskega vozlišča pravzaprav nujna. Sistem, ki se tiče zbiranja in obdelave zgoraj navedenih podatkov (najsaj je še tako popoln), ki bi bil organiziran le na ravni posamezne zavarovalnice, le-tej seveda ne more zagotoviti takšnih storitev (vpogled v določene del podatkov, ki je sicer lasten določeni drugi zavarovalnici in na tej podlagi vrsto že opisanih prednosti), kot jih lahko omogoči enoten informacijski sistem, v Republiki Sloveniji organiziran na ravni SZZ. Po drugi strani pa nudi omenjen enotni sistem (na ravni SZZ torej) določene koristi tudi državi. Gre za okolje, ki državi med drugim omogoča izvajanje kontrole nad eno pomembnejših in širših zavarovalnih sfer (področje avtomobilov in avtomobilskih zavarovanj), ji pri tem pomaga v smislu kontrole lastnih podatkovnih baz ter pripomore k izgradnji oz. dopolnjevanju elektronskih storitev, namenjenih državljanom (že omenjena e-uprava). In tu je še tretji (z vidika oškodovanca ali potrošnika gotovo najpomembnejši) segment ureditve enotnih baz podatkov SZZ in sicer, da lahko ti takoj ali v relativno kratkem času pridejo do natančnih zelenih podatkov, bodisi tistih, ki jih potrebujejo (predvsem) pri uveljavljanju odškodninskih zahtevkov, bodisi tistih, povezanih z elektronskim poslovanjem tako zavarovalnic, kot tudi javne uprave (storitve, povezane zavarovanjem, registracijo,...).

Poleg že omenjene priprave sistema za detekcijo potencialnih zavarovalniških goljufij naj v zvezi s prihajajočimi projekti omenim še t.i. projekt »e-MRVL« (nekakšen elektronski vpogled oz. elektronske storitve iz registra vozil in listin, kot je ta voden pri Ministrstvu za notranje zadeve)<sup>34</sup>. Zavarovalnice namreč podatke, ki so v strukturirani oz. paketni obliki, pridobivajo za ogromno število vozil, pri tem pa morajo paziti predvsem na spoštovanje določb Zakona o varstvu osebnih podatkov. Varstvo osebnih podatkov pa je lahko najbolj problematično prav pri paketnem pošiljanju podatkov. In prav s sistemom »e-MRVL« naj bi se rešil tudi problem varstva osebnih podatkov in sicer tistih, ki se pretakajo na relaciji zavarovalnica – ministrstvo.<sup>35</sup> V zvezi z relacijami zavarovalnica – ministrstvo je omeniti tudi možnost vzpostavitve kanala, ki omogoča elektronsko obveščanje ministrstva oz. policije o prekinjenih oz. neobnovljenih zavarovanjih avtomobilske odgovornosti, kar bi policiji omogočilo informacijo, ki bi lahko bila uporabljena v zvezi z izločanjem takšnih vozil iz prometa. Omeniti velja tudi pričakovanje, da se bo register zavarovanj, ki je ta trenutek v prvi vrsti rezerviran za kopenska motorna vozila, v popolnosti razvil tudi v primeru npr. plovil in zrakoplovov, ali pa morda kdaj celo presegele okvire zavarovanj v primeru omenjenih predmetov.

Glede na vse povedano lahko zaključimo, da predstavlja SZZ že s trenutno razpoložljivimi storitvami pomembno zavarovalniško informacijsko vozlišče, kamor se s strani zavarovalnic in države (Ministrstvo za notranje zadeve RS)

<sup>33</sup> Več o tem glej tudi Zakon o obveznih zavarovanjih v prometu (ZOZP-UPB3), Uradni list RS, št. 93/2007 s komentarjem, str. 226 in 227.

<sup>34</sup> »e-MRVL« kot poseben podsistem za pridobivanje podatkov iz MRVL bo prestregel vse zahteve zavarovalnic po podatkih iz MRVL, izvedel klic storitve na strani MNZ in vrnil ustrezen nabor podatkov. Poslovna logika, ki bo implementirana v tem podsistemu bo določala kdo ima pravico pridobiti podatke, za kakšen namen in kateri so ti podatki.

<sup>35</sup> S sistemom »e-MRVL« bi bilo torej omogočeno, da bi določeni (osebni) podatki prišli v roke upravičene osebe, obenem pa bi bila mogoča tudi sledljivost vpogledov. Sistem bi tako avtomatično, glede na vir zahteve oz. klica, oklestil zahtevane podatke ter poskrbel za beleženje zahtevkov. Hkrati pa bi, poleg tega, a bi služil tudi kot dodatno sredstvo kontrole in prečiščevanja podatkov RAZ, RŠK ter baz podatkov zavarovalnic, služil tudi pri samem sklepanju zavarovanj (npr. zavarovalni zastopnik bo preko sistema »e-MRVL« našel potrebne podatke, ki jih o določenem vozilu pri sklepanju potrebuje).



steka veliko podatkov. Le-ti se (tako na strani sklepanja, kot na strani škod) obdelujejo predvsem z namenom še večje profesionalizacije pri ponudbi storitev (natančnost, transparentnost trga, nadzor, okolje, prijazno uporabniku,...), optimizacije poslovanja, itd. Menim pa, da bo potrebno v primeru konkretnih idej po novih storitvah SZZ, ki se tičejo upravljanja s podatki, rešiti tudi ali predvsem zakonske podlage varstva osebnih podatkov (v tehničnem smislu ovir verjetno ne bi smelo biti – dodajanje novih vsebin v že obstoječe infrastrukturne, tehnične in aplikativne temelje), tiste, ki zaenkrat zelene luči določenim storitvam še ne dajejo. V vsakem primeru bo potrebno zgraditi močan sistem za sledenje nepooblaščenih uporabe osebnih podatkov ali bolje rečeno, sistem za preprečevanje omenjenih zlorab.

Menim, da bo razvoj zavarovalništva (ki ga seveda v prvi vrsti narekujejo zavarovalnice) družbi vedno znova postavljal izzive in cilje, ki bodo morali biti (v dobro tako uporabnikov zavarovalnih storitev, kot tudi države same) slej ko prej najverjetneje tudi realizirani. Določenega izziva pa kot rečeno ni videti zgolj v smislu iskanja novih storitev, povezanih s samim informacijskim vozliščem SZZ, ampak tudi v smislu uravnoveženja zasebnega (varstvo osebnih podatkov), gospodarskega in javnega interesa.

## IX. POVZETEK

Razvoj, ki se tiče zbiranja in upravljanja s podatki, obravnavanimi v tem prispevku, je v Sloveniji od leta 2002 (čeprav so se prizadevanja za to pojavljala že pred tem) usmerjen v izgradnjo enotnega in sodobnega informacijskega vozlišča SZZ. Pred zakonom (ZOZP-A) iz leta 2002 je bilo namreč mogoče omenjene podatke najti bodisi pri zavarovalnicah, bodisi pri Ministrstvu za notranje zadeve (t.i. baza MRVL – register vozil in prometnih listin)<sup>36</sup>. Slovensko zavarovalno združenje preko registra avtomobilskih zavarovanj (RAZ) in registra škod (RŠK) omogoča pregleden in uporaben sistem podatkovnih baz, ki nudi koristi tako zavarovalnicam, kot tudi državi (Ministrstvo za notranje zadeve RS), koristi pa prinaša tudi zavarovancem in uporabnikom storitev e-uprave. Z ustanovitvijo Informacijskega centra Slovenskega zavarovalnega združenja (omenjen institut je vpeljala IV. Direktiva EU za zavarovanje avtomobilске odgovornosti, nadgradila pa ga je njena naslednica) se je vloga SZZ še okrepila. Omenjeni direktivi sta SZZ zavezali predvsem v pogledu oškodovanca. Le-ta lahko sedaj na enem mestu (med drugim!) pridobi verodostojni podatek o tem, ali je bilo povzročiteljevo vozilo na dan škodnega dogodka zavarovano, katera zavarovalnica »se skriva« za povzročiteljem škode in kdo je pooblaščenec za obravnavo odškodninskega zahtevka. V sistem informacijskega vozlišča SZZ so vpeljeni ustrezni kontrolni/nadzorni mehanizmi, ki v primeru napačnih ali neuskkljenih podatkov bodisi zavarovalnic, bodisi Ministrstva za notranje zadeve RS, enim in drugih dajejo signale za njihov popravek. S tem je v masi podatkov zagotovljena tudi relativno visoka stopnja tožnosti podatka. Zbiranje in obdelovanje podatkov kot rečeno sledi smernicam EU, pri čemer se (tako na strani sklepanja, kot na strani škod) zasledujejo cilji (še) večje profesionalizacije pri ponudbi storitev (natančnost, transparentnost trga, nadzor, okolje, prijazno uporabniku,...), optimizacije poslovanja, itd. Sistem kot rečeno koristi tako zavarovalnicam, kot širšim družbenim interesom in sami državi, saj se z njim vzpostavlja ustrezen nadzor nad določenim delom izredno širokega področja, področja vozil. Med pomembnejšimi projekti z obravnavanega področja velja v tem trenutku omeniti sistem za izgradnjo prepoznavanja zavarovalniških goljufij in t.i. sistem e-MRVL«, ki bo uporabniku (največkrat zavarovalnici) omogočil oskrbo z natančnim podatkom iz registra MRVL ter pri tem vseboval vsa potrebna varovala (zaznava namena iskalca, okleščanje določenih podatkov, sledljivost posamezne »iskalne akcije«,...). Področje varstva osebnih podatkov bo sicer tudi v prihodnje eno od tesnih spremljevalcev novih idej in storitev, ki jih bosta prinašala zbiranje in obdelava podatkov.<sup>37</sup>

<sup>36</sup> Register vozil in prometnih listin (MRVL) je informacijski sistem, ki hrani podatke o vozilih in pripadajočih elementih (uporabnikih, lastnikih, registrskih tablicah, prometnih dovoljenjih, tehničnih pregledih, avtomobilskem zavarovanju, cestnini, omejitvah, lokacijah, zaznamkih, arhivih,...).

<sup>37</sup> **Literatura in viri:** Darko Mõrec, Register zavarovalnih primerov, XIII. Seminar s področja avtomobilskega zavarovanja, Bled, 19. in 20. aprila 2007; Zbirka referatov X. Posveta Palić (Integracija zavarovalnega prava Srbije v Evropski (EU) zavarovalni sistem), april 2009, str. 264 – 283; Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2000/26/ES z dne 16.5.2000 o približevanju zakonodaje držav članic o zavarovanju avtomobilске odgovornosti, ki spreminja Direktivi Sveta 73/239/EGS in 88/357/EGS (UL L 181 z dne 20.7.2000) – Četrta direktiva o zavarovanju avtomobilске odgovornosti; Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2005/14/ES z dne 11.5.2005 o spremembi Direktiv Sveta 72/166/EGS, 88/357/EGS in 90/232/EGS o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil (UL L št. 149 z dne 11.6.2005, str. 14); Zakon o obveznih zavarovanjih v prometu (ZOZP-UPB3), Uradni list RS, št. 93/2007 s komentarjem; Zakon o zavarovalništvu (ZZavar – UPB-2), Uradni list RS, št. 109/2006.

