

Niektoré aktuálne otázky povinného zmluvného poistenia

JUDr. Imrich Fekete, CSc.

Slovenská kancelária poisťovateľov

Základné parametre PZP k polroku 2017/2018

Predpis poistného k 31. 12. 2018 – 357 mil. eur – nárast o 10 %. Počet poistených MV k 31. 12. 2018 – 2 981 000 ks – nárast o 4 %.

Hlásené PU k 31. 12. 2018 - 144 000 ks – pokles o 1 %, z toho zdravie - 7 700 ks, majetok - 136 000 ks

Počet vybavených PU k 31. 12. 2018 – 150 000 – nárast 4 %, z toho zdravie - 7 800 ks, majetok – 112 000 ks, ale 20% vybavené bez plnenia – (30 000 ks)!!

Náklady na poistné plnenia k 31. 12. 2018 - 213 mil. eur – nárast o 11 %, z toho zdravie – 39 mil. eur (nárast o 16 %), majetok – 178 mil. eur.

Tvorba technických rezerv (kumulatívne) k 31. 12. 2018 - 453 mil. eur, zvýšenie stavu rezerv o 3%

Záver: predpis poistného sa posledné 2 roky zvyšuje o 10 %, priemerne poistné PYP dosiahlo 120 eur. Za posledných 10 rokov pokles priemerného poistného zo 150 na 120 eur (pokles o 20 %).

Priemerná výška škody na jednu PU narastá. Výška poistných náhrad mierne predbieha nárast priemerného poistného.

Jediná novelizácia zákona č. 381/2001 Z. z. vykonaná zákonom č. 373/2018 – zvýšenie min. limitov poistného krytia od 1. 1. 2019 na 1 050 000 eur, resp. 5 240 000 eur.

Návrh na veľkú novelu Občianskeho zákonníka

Podľa § 530 návrhu **škoda môže byť** majetková alebo **nemajetková**.

Návrh výslovne spomína nemajetkovú škodu na viacerých miestach bez toho, aby tento pojem akokoľvek vysvetlil. Podľa § 572 návrhu sa nemajetková škoda **odčičuje primeraným zadostučiniením**. Primerané zadostučinenie sa poskytuje v peniazoch, ak iný spôsob nezaistí skutočné a dostatočné účinné odčinenie spôsobenej škody.

Nárok na náhradu nemajetkovej škody prislúcha v prípadoch, kde to ustanovuje zákon alebo ak to bolo dohodnuté (§ 530 ods. 2). Možnosť priznať nemajetkovú škodu sú formulované veľmi vágne; **návrh zákon nedefinuje exaktne okruh osôb, ktorým takáto náhrada prislúcha ani podmienky, kedy možno takúto náhradu priznať**.

Zo zákona sa nemajetková škoda nahrádza v prípade:

- ➔ ak škodca spôsobil nemajetkovú škodu úmyselne alebo z túžby ničieť, ublížiť alebo z inej obzvlášť zavrhnutiahodnej pohnútky (§ 576 návrhu),
- ➔ pri zásahu do osobnosti človeka (§ 579 návrhu)
- ➔ pri ublížení na zdraví, vytrpení bolestí, sťaženia spol. uplatnenia (§ 580 návrhu)
- ➔ sekundárnych obetí, ak ide o usmrtenie blízkej osoby alebo „obzvlášť závažné ublíženie na zdraví“ poškodeného (§ 590 návrhu),
- ➔ pri porušení práv duševného vlastníctva (§ 591 návrhu).

Pohrebné sa podľa § 582 návrhu má oproti súčasnej úprave hradíť bez limitu.

Podľa § 589 návrhu, ak o to žiada poškodený a je na to dôležitý dôvod, prizná súd namiesto peňažného dôchodku **jednorazové odškodné**.

Ak by bola novela Občianskeho zákonníka prijatá v predloženom znení, zvýšia sa výplaty na náhradu škody oproti súčasnému stavu zhruba o 50 %. Vzhľadom na to, že celá problematika náhrady nemajetkovej ujmy je v pohybe, tento odhad považujeme za veľmi optimistický.

Náhrada škody na zdraví – nová úprava

Platné znenie OZ

§ 446

Náhrada za stratu na zárobku počas pracovnej neschopnosti poškodeného sa posúdi a suma tejto náhrady sa určí rovnako ako úrazový príplatok podľa všeobecných predpisov o sociálnom poistení

Nález Ústavného súdu SR z 10. 10. 2018, PL. ÚS 10/2016: Ustanovenie § 446 zákona č. 40/1964 Zb. Občiansky zákonník v znení neskorších predpisov nie je v súlade s čl. 12 ods. 1 a čl. 20 ods. 1 Ústavy SR.

§ 447

Náhrada za stratu na zárobku po skončení pracovnej neschopnosti poškodeného alebo pri invalidite sa posúdi a suma tejto náhrady sa určí rovnako ako **suma úrazovej renty podľa všeobecných predpisov o sociálnom poistení.**

Návrh na zmenu OZ

§ 446 OZ

Náhrada straty na zárobku počas PN poškodeného sa hradí peňažným dôchodkom **vo výške rozdielu medzi priemerným zárobkom poškodeného pred vznikom škody a náhradou, ktorá bola poškodenému vyplatená** v dôsledku choroby či úrazu podľa osobitného právneho predpisu.

§ 447 OZ

(1) Náhrada straty na zárobku po skončení PN, prípadne pri invalidite, sa hradí peňažným dôchodkom **vzhľadom k rozdielu medzi zárobkom, ktorý poškodený dosahoval pred vznikom škody a zárobkom, ktorý poškodený dosahuje po skončení pracovnej neschopnosti s pripočítaním prípadného invalidného dôchodku vyplácaného poškodenému podľa osobitného právneho predpisu.**

(2) Ak dosahuje poškodený po skončení pracovnej neschopnosti zárobok len s vynaložením väčšieho úsilia alebo so zvýšenou námahou, ktoré by nemusel vynaložiť, **nebyť škodovej udalosti, odčiní sa mu peňažným dôchodkom aj táto zvýšená námaha alebo úsilie.** Pri stanovovaní výšky peňažného dôchodku sa prihliadne aj na zvyšovanie zárobkov v danom odbore, ako aj na pravdepodobný rast zárobku poškodeného podľa primeraných očakávaní.

Náhrada škody na zdraví – nová úprava

Platné znenie OZ

§ 447b OZ

Poškodený má nárok na jednorazové vyrovnanie, ktoré sa posúdi, a suma jednorazového vyrovnania sa určí podľa všeobecných predpisov o sociálnom poistení.

§ 448 OZ

Fyzická osoba, voči ktorej mal zomretý v čase svojho úmrtia vyživovaciu povinnosť, má nárok na pozostalostnú úrazovú rentu. Tento nárok sa posúdi a suma pozostalostnej úrazovej renty sa určí podľa všeobecných predpisov o sociálnom poistení.

Návrh na zmenu OZ

§ 447b

Ak o to žiada poškodený a je na to dôležitý dôvod, prizná súd namiesto peňažného dôchodku **jednorazové odškodné**.

§ 448

Pri usmrtení hradí škodca formou peňažného dôchodku **náklady na výživu pozostalým**, ktorým zomrelý ku dňu svojej smrti poskytoval alebo bol povinný výživu poskytovať. Peňažný dôchodok pre pozostalých sa hradí **vo výške rozdielu medzi dávkami dôchodkového zabezpečenia poskytovanými z rovnakého dôvodu a tým, čo by poškodený mohol podľa primeraného očakávania pozostalým na týchto nákladoch poskytovať, ak by ku škodovej udalosti nebolo došlo**.


§ 879w

Ustanoveniami tohto zákona sa spravujú aj právne vzťahy vzniknuté pred 1. decembrom 2019; vznik týchto právnych vzťahov, ako aj **nároky z nich vzniknuté pred 1. decembrom 2019 sa však posudzujú podľa doterajších predpisov**.

Tento zákon nadobúda účinnosť 1. decembra 2019.

Rozhodnutie NS SR zverejnené v Zbierke súdnych rozhodnutí R 8/2018

Rozhodnutie občianskoprávneho kolégia NS SR z 9. 10. 2018. V Zbierke súdnych rozhodnutí a stanovísk sa zverejní judikát tohto znenia:

 „**Škodou** pre účely zákona č. 381/2001 Z. z. o povinnom zmluvnom poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších zmien a doplnení **je aj nemajetková ujma spôsobená zásahom do osobnostných práv pozostalých obete dopravnej nehody spôsobenej prevádzkou motorového vozidla. V spore o náhradu takejto ujmy je poisťovňa pasívne legitimovaná.** (Uznesenie Najvyššieho súdu Slovenskej republiky z 31. júla 2017 sp. zn. 6 MCdo 1/2016)

Žaloby na náhradu nemajetkovej ujmy z PZP

Základné údaje zažalovanej nemajetkovej ujmy.

K dátumu	Počet súdnych sporov	Celková žalovaná suma	Max. žalovaná suma na 1 pozostalého	Počet súdom zamietnutých prípadov	Počet súdom priznaných prípadov
30.6.2014	209	29 435 739 €	1 950 000 €	18	2
31.12.2014	263	42 085 296 €	7 000 000 €	21	3
30.10.2015	322	52 638 929 €	7 000 000 €	25	26
31.12.2015	330	52 775 112 €	7 000 000 €	28	27
30.6.2016	370	55 047 776 €	7 000 000 €	31	34
31.12.2016	402	56 019 874 €	7 000 000 €	40	38
30.6.2017	450	65 664 409 €	7 000 000 €	51	46
31.12.2017	486	67 751 368 €	7 000 000 €	67	55
30.6.2018	540	72 006 577 €	7 000 000 €	79	72
31.12.2018	581	76 830 542 €	7 000 000 €	81	94

Priemerná priznaná suma pre 1 pozostalého je 17 415 EUR



Poznámky: Maximálna priznaná suma na jedného pozostalého je 100 tisíc EUR. Jedna žaloba je podaná na zahraničný súd.

Návrh na zmenu OZ – nemajetková ujma

V § 13 OZ sa za odsek 3 vkladá nový odsek 4, ktorý znie:

Ak v dôsledku smrti fyzickej osoby vzniklo blízkej osobe zomretého právo na náhradu nemajetkovej ujmy v peniazoch, určí sa ako jednorazová náhrada vo výške **desaťnásobku minimálnej mzdy** ustanovenej ku dňu smrti zomretého podľa osobitného predpisu^x, ak nárok na náhradu nemajetkovej ujmy v peniazoch vznikol **manželovi zomretého, rodičovi zomretého maloletého dieťaťa alebo maloletému dieťaťu zomretého**, vo výške **päťnásobku minimálnej mzdy** ustanovenej ku dňu smrti zomretého podľa osobitného predpisu^x, ak nárok na náhradu nemajetkovej ujmy v peniazoch **vznikol inej blízkej osobe**.

Poznámka pod čiarou k odkazu x) znie:

“x) Zákon č. 663/2007 Z.z. o minimálnej mzde v znení neskorších predpisov.

Odôvodnenie

Účelom navrhovaného ustanovenia § 13 ods. 4 je jednoznačné určenie výšky náhrady nemajetkovej ujmy v peniazoch v prípadoch, ak dôjde k úmrtiu fyzickej osoby a osobe blízkej zomretému zároveň vzniká právo na náhradu nemajetkovej ujmy v peniazoch. Cieľom je zrýchlenie procesu odškodňovania nemajetkovej ujmy v peniazoch, ktorá pri prijatí navrhovanej úpravy umožňuje povinnému určiť podľa jednoduchých kritérií výšku náhrady nemajetkovej ujmy, čo na jednej strane odbremení súdy od zdĺhavých a na dokazovanie i určovanie výšky nemajetkovej ujmy náročných sporov a na strane druhej predpokladá nárast dobrovoľných plnení zo strany povinného, ktorý nebude musieť čakať na rozhodnutie súdu určujúce výšku náhrady nemajetkovej ujmy.

Snahy o „eurokonformný“ výklad pojmu „prevádzka MV“ Súdny dvorom EÚ

Podľa čl. 1 smernice 2009/103/EU pojmu MV zodpovedá „akékoľvek motorové vozidlo určené na pohyb po pevnine s mechanickým pohonom, s výnimkou koľajových vozidiel. Táto definícia je nezávislá od spôsobu, akým sa predmetné vozidlo používa alebo sa môže používať. Napr. ak sa traktor za určitých okolností môže použiť ako poľnohospodársky stroj, nemá to vplyv na zahrnutie takého vozidla pod pojem „vozidlo“ uvedenému v článku 1 bode 1 smernice (rozsudok vo veci Vnuk, C-162/13).

Článok 3 ods. 1 smernice treba vykladať v tom zmysle, že pojem „prevádzka vozidiel“ **nie je obmedzený na situácie v cestnej premávke, teda na premávku na verejnej komunikácii, ale pod tento pojem patrí akékoľvek používanie vozidla, ktoré je v súlade s jeho obvyklou funkciou** (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 4. septembra 2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, bod 59). Z toho vyplýva, že **rozsah pojmu „prevádzka vozidiel“ nezávisí ani od charakteristiky miesta, na ktorom sa motorové vozidlo používa** (rozsudok vo veci Torreiro C-334/16).

Žiadne ustanovenie smerníc EU o PZP neobmedzuje rozsah poistnej ochrany na prípady používania takýchto vozidiel na určitých miestach alebo na určitých cestách. Môže ísť aj o škodu v areáli podnikateľa, ak škodca a poškodený sú rozdielne právne subjekty.

Pod pojem „prevádzka vozidiel“ patrí v zmysle článku 3 ods. 1 smernice akékoľvek používanie vozidla ako dopravného prostriedku. Ani skutočnosť, že vozidlo zúčastnené na dopravnej nehode bolo v čase jej vzniku odstavené, sama osebe nevyklučuje, že používanie tohto vozidla v tomto momente mohlo patriť do jeho funkcie dopravného prostriedku a v dôsledku toho pod pojem „prevádzka vozidiel.“ Otázka, či jeho motor bol v čase vzniku nehody v chode alebo nie, nie je v tejto súvislosti rozhodujúca.

Návrh zmeny smernice 2009/103/ES – snaha o spresnenie pojmu „prevádzka vozidla“

Viaceré rozsudky SD EU objasnili rozsah pôsobnosti smernice 2009/103/ES. V rozsudku vo veci Vnuk sa objasňuje rozsah pôsobnosti PZP v čl. 3 smernice ako zahŕňajúci **všetky činnosti v súlade s „obvyklou funkciou vozidla“ bez ohľadu na miesto, kde sa vozidlo používa**. V rozsudku vo veci Rodrigues de Andrade sa objasňuje, že PZP by sa malo vzťahovať iba na „normálnu prevádzku vozidla ako dopravný prostriedok“ a bez ohľadu na miesto použitia („bez ohľadu na terén“), s výnimkou dopravných nehôd, keď vozidlo bolo použité **výlučne** ako pracovný stroj.

Rozhodnutiami Súdneho dvora EU sa objasnilo, že:

- a) **motorové vozidlá majú obvykle slúžiť ako dopravný prostriedok bez ohľadu na charakteristiky takéhoto vozidla,**
- b) **prevádzka takýchto vozidiel sa vzťahuje na akékoľvek používanie vozidla, ktoré je v súlade s jeho obvyklou funkciou ako dopravný prostriedok, a to bez ohľadu na terén, na ktorom sa motorové vozidlo používa, ako aj bez ohľadu na to, či stojí alebo je v pohybe**. V záujme právnej istoty je vhodné uviesť, že judikatúrou v smernici 2009/103/ES sa zavádza pojem „prevádzka vozidla“,
- c) **nehody spôsobené počas normálnej prevádzky vozidla na účely prepravy vrátane jeho používania na súkromných pozemkoch naďalej patria pod rozsah poistného krytia.**

V článku 1 smernice sa navrhuje vložiť bod 1a: „1a. „prevádzka vozidla“ je akékoľvek používanie vozidla, ktoré obvykle má slúžiť ako dopravný prostriedok, ktoré je v súlade s jeho obvyklou funkciou, bez ohľadu na jeho vlastnosti, na terén, na ktorom sa takéto motorové vozidlo používa, a bez ohľadu na to, či stojí alebo je v pohybe.“

Myslí návrh smernice aj na elektromobily a možný vznik škôd spôsobených v dôsledku zlyhania elektroinštalácie? Škody spôsobené požiarom na iných vozidlách, ktoré vyvolala vadná elektroinštalácia sú aj dnes realitou.

Miesto vzniku škody – škoda spôsobená mimo pozemnej komunikácie

Pohyb vozidla mimo cestnej komunikácie.

Ro SD EÚ zo 4. 9. 2014 Damijan Vnuk v. Zavarovalnica Triglav d. d.

Článok 3 ods. 1 smernice Rady 72/166/EHS z 24. apríla 1972 o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú motorovými vozidlami a kontroly plnenia povinnosti poistenia tejto zodpovednosti sa má vykladať v tom zmysle, že pojem „prevádzka vozidiel“ uvedený v tomto ustanovení sa vzťahuje na **akékoľvek používanie vozidla, ktoré je v súlade s jeho obvyklou funkciou**. Uvedený pojem by sa teda mohol vzťahovať na **pohyb traktora na dvore farmy**, ktorého cieľom je umiestniť **vlečku tohto traktora do stodoly**, ako v konaní vo veci samej, pričom vnútroštátnemu súdu prináleží, aby to overil.

Ro SD EÚ z 20. 12. 2017 José Luis Núñez Torreiro vs. AIG Europe Limited, Sucursal en España, predtým Chartis Europe Limited, Sucursal en España a Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (Unespa)

Článok 3 prvý odsek smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/103/ES zo 16. septembra 2009 o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel a o kontrole plnenia povinnosti poistenia tejto zodpovednosti sa má vykladať v tom zmysle, že bráni takej vnútroštátnej právnej úprave, o akú ide vo veci samej, ktorá umožňuje z povinného poistného krytia vylúčiť škody, ku ktorým **došlo pri vedení motorových vozidiel na komunikáciách a v teréne, ktoré nie sú „vhodné na prevádzku“ s výnimkou tých, ktoré sa „bežne používajú“**, hoci nie sú na tento účel vhodné.

Škoda spôsobená pracovnou činnosťou MV – obvyklá funkcia MV?

Rozšírenie definície pojmu „prevádzka vozidiel“ sa dotýka aj škôd spôsobených pracovnou činnosťou motorového vozidla

 **Rozsudok Veľkej komory Súdneho dvor EU vo veci Andrade z 28. 11. 2017 (C-514/16):**

Článok 3 ods. 1 smernice Rady 72/166/EHS z 24. apríla 1972 o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú motorovými vozidlami a kontroly plnenia povinnosti poistenia tejto zodpovednosti sa má vykladať v tom zmysle, že **pod pojem „prevádzka vozidiel“ uvedený v tomto ustanovení nepatrí situácia, v ktorej bol poľnohospodársky traktor zapojený do nehody, hoci jeho hlavná funkcia v momente vzniku tejto nehody spočívala v tom, že neslúžil ako dopravný prostriedok, ale ako pracovný stroj generoval hybnú silu potrebnú na pohon pumpy herbicídneho postrekovača.**

Škoda spôsobená pracovnou činnosťou – snežný pluh

V zime pri jazde vozidiel so snežnými pluhmi (bez ohľadu na to, či so zdvihnutou alebo s funkčnou radlicou počas jazdy), dochádza občas k poškodeniu vozidiel tretích strán zaparkovaných pri ceste na krajniciach. **Spadajú alebo môžu spadať vozidlá so snežnými pluhmi do rozsahu smernice 2009/103/ES?**

Je **v súlade s acquis** communautaire, napríklad s rozhodnutím Súdneho dvora EÚ vo veci C-162/13 (Vnuk) situácia, pokiaľ vnútroštátna právna norma, resp. národná judikatúra umožňuje situáciu, keď **povinné zmluvné poistenie motorového vozidla nepokrýva škody** vzniknuté pri pracovnej činnosti vozidiel so snežnými pluhmi?

Uplatnila si Slovenská republika v tejto súvislosti odchýlku v zmysle smernice?

Odpoveď podpredsedu EK Dombrovskisa v mene Európskej komisie:

Podľa smernice EÚ o poistení motorových vozidiel pojem „vozidlo“ znamená akékoľvek motorové vozidlo určené na pohyb po pevnine s mechanickým pohonom, ktoré sa však neprevádzkuje na koľajniciach, a akékoľvek prípojné vozidlo, pripojené alebo nepripojené. **Motorizované snežné pluhy jednoznačne spadajú do tejto definície.** Podľa ustálenej judikatúry Súdneho dvora Európskej únie sa pojem „prevádzka vozidiel“ **vzťahuje na akékoľvek používanie vozidla, ktoré je v súlade s jeho obvyklou funkciou, ako aj na „akékoľvek používanie vozidla ako dopravného prostriedku“**. Z uvedeného teda vyplýva, že **ak prostriedok spadá do definície vozidla a jeho používanie je v súlade s obvyklou funkciou uvedeného vozidla, alebo ak sa používa prevažne ako dopravný prostriedok, potom sa na neho vzťahuje povinnosť poistenia zodpovednosti za škodu, ako sa uvádza v článku 3 smernice.**

Článok 5 smernice **umožňuje členským štátom odchýliť sa** od tejto povinnosti poistenia v prípade určitých typov vozidiel. **Zoznam takýchto vozidiel, na ktoré sa vzťahuje výnimka, musí byť oznámený Komisii a poškodení účastníci nehôd spôsobených takýmito vozidlami musia byť odškodnení z vnútroštátneho garančného fondu.**

Pokiaľ ide o snežné pluhy, **Slovenská republika neoznámila Komisii podľa článku 5 smernice žiadnu výnimku.**


Právna analýza – škoda spôsobená pracovnou činnosťou MV


§ 5 ods. 1 písm. g) zákona č. 381/2001 Z. z.: Poistovateľ nenahradí za poisteného škodu, ak ide o zodpovednosť za škodu, spôsobenú pracovnou činnosťou motorového vozidla ako pracovného stroja s výnimkou škôd zapríčinených jeho jazdou.

Pokiaľ ide o vozidlá, ktoré majú okrem ich obvyklého používania ako dopravných prostriedkov za určitých okolností používať ako pracovné stroje, treba určiť, či pri vzniku dopravnej nehody, na ktorej bolo takéto vozidlo zúčastnené, sa toto vozidlo používalo najmä ako dopravný prostriedok. Takéto používanie môže patriť pod pojem „prevádzka vozidla“, alebo ako pracovný stroj. Ak sa vozidlo, ktorého súčasťou je pracovný stroj, obvykle používa takým spôsobom, že pracovná činnosť je spojená s pohybom vozidla, alebo ak pracovná činnosť je podporovaná pohybom (jazdou) vozidla (napr. vysokozdvížny vozík, vyklápacia radlica používaná na zasypanie otvorov v zemi alebo snežný pluh) a tento pohyb výraznou mierou prispel k vzniku škody (bez neho by ku škode nedošlo), treba mať za to, že takto spôsobená škoda je pokrytá PZP.

Ak škoda bola spôsobená hlavne alebo výlučne činnosťou pracovného stroja (nie súčasne jazdou vozidla), takéto škody nepokrýva PZP ani kedy pracovný stroj bol poháňaný motorickou silou samotného vozidla. Vo veci Andrande (C-514/16) z údajov poskytnutých vnútroštátnym súdom vyplýva, že keď došlo k nehode, do ktorej bol zapojený predmetný traktor, tento traktor sa používal ako generátor hybnej sily potrebnej na pohon pumpy herbicídneho postrekovača, ktorou bol vybavený na účely postreku kmeňov viniča v poľnohospodárskom podniku. Také používanie sa podľa názoru Súdneho dvora EU spája predovšetkým s funkciou tohto traktora ako pracovného stroja a nie ako dopravného prostriedku a v dôsledku toho nepatrí pod pojem „prevádzka vozidiel“ v zmysle článku 3 ods. 1 prvej smernice.

Názory súdov na škodu spôsobenú pracovnou činnosťou MV

 Odpovědnost za škodu způsobenou provozem dopravních prostředků nelze dovozovat tam, kde škodu způsobil pracovní stroj při činnosti, k níž slouží, ledaže tuto činnost nevykonává a pouze se vlastní motorickou silou přepravuje z jednoho místa na druhé (Ro NS ČR z 27. 9. 2006, sp. zn. 25 Cdo 3125/2005).

 Odpovědnost za škodu způsobenou provozem dopravních prostředků nelze dovozovat tam, kde škodu způsobil pracovní stroj při činnosti, k níž slouží, **ledaže tuto činnost nevykonává a pouze se vlastní motorickou silou přepravuje z jednoho místa na druhé**; tehdy je škoda způsobena zvláštní povahou provozu dopravního prostředku. Z hlediska odpovědnosti za škodu podle § 427 OZ je tak rozhodující charakter činnosti, při níž ke škodě došlo. V dané věci byl traktor žalobkyně poškozen tím, že traktor první žalované s využitím své motorické síly vyprošťoval tahem kombajn zapadlý na poli. **I když se tak stalo v souvislosti s výkonem polních prací, byla bezprostřední příčinou kolize právě motorická síla traktoru, který v tu chvíli nebyl využíván ke speciální pracovní činnosti, nýbrž k jízdě, byť pomalé a silové, motivované snahou o vytažení jiného stroje**, tedy šlo z hlediska mechanismu použití traktoru o situaci srovnatelnou s vyprošťováním vozidla v běžném silničním provozu (např. vytažení auta z příkopu). Není proto důvodu nahlížet na traktor při této činnosti odlišně a považovat ho za speciální pracovní stroj jen proto, že byl součástí polních prací (Ro NS ČR z 18. 2. 2015, sp. zn. 25 Cdo 272/2013).

Má škoda spôsobená vadnou elektroinštaláciou zaparkovaného MV pôvod v prevádzke MV?

 Elektroinstalace vozidla je jeho vnitřní součástí, má technickou povahu, slouží k provozu vozidla a vyznačuje se potenciální nebezpečností v případě selhání jak při pohybu vozidla, tak v jeho klidovém stavu. Porucha takovéto technické součásti zaparkovaného vozu je vnitřní poruchou způsobitou projevit se navenek a vyvolat nepříznivé účinky na okolí. **Taková závada je tudíž nežádoucím projevem právě těch vlastností vozidla, které jsou spojeny s jeho provozem, vyplývají z jeho povahy dopravního prostředku,** a mají dokonce původ v provozu vozidla, jak má na mysli i ustanovení § 428 OZ, které ostatně v případě technických poruch vylučuje možnost liberace z přísné objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla (napr. Uz NS ČR, sp. zn. 25 Cdo 948/2010). **Není přitom rozhodné, jak dlouhá doba uplynula od zaparkování vozidla či úkonů spojených s jeho obsluhou, nýbrž to, že technickou závadou na vozidle, které bylo k dopravě způsobilým prostředkem a nebylo z provozu dlouhodobě či trvale vyřazeno, se projevily vlastnosti, typické pro jeho provoz, jak zní dikce ustanovení § 427 OZ i jaký je jeho smysl.** Jsou-li stále dokonalejší vozidla vybavena takovými technickými prostředky, které i při zdánlivé nečinnosti či pomyslném odstavení vozidla z provozu (ve smyslu jeho pohybu) mohou vyvolat újmy srovnatelné s nepříznivými účinky pohybujících se vozů, je třeba i na takové typy havárií hledět jako na projev zvláštní povahy provozu motorového vozidla. Lze tedy uzavřít, že škoda vyvolaná závadou na elektroinstalaci zaparkovaného (nikoliv trvaleji odstaveného) automobilu, která vedla ke vznícení vozu a následnému požáru objektu, je škodou způsobenou provozem motorového vozidla, s nímž § 427 OZ spojuje objektivní odpovědnost provozovatele za škodu (Ro NS ČR 25 Cdo 3485/2016, ze dne 31. 8. 2017).

Súdny dvor EÚ - škoda spôsobená vadnou elekroinštaláciou MV

Súdny dvor EÚ: Návrh na začatie prejudiciálneho konania, ktorý podal Tribunal Supremo (Španielsko) 12. februára 2018 – **Línea Directa Aseguradora S.A./Segurcaixa Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros (Vec C-100/18):**

Popoludní 19. augusta 2013 pán Luis Salazar Rodes zaparkoval svoje vozidlo, ktoré kúpil desať dní predtým, v garáži rodinného domu, ktorý patril Industrial Software Indusoft.

Dňa 20. augusta 2013 popoludní pán Salazar Rodes naštartoval motor svojho vozidla bez toho, aby sa mu podarilo vozidlo pohnúť.

Dňa 21. augusta 2013 došlo k požiaru v garáži, kde bolo vozidlo odstavené k požiaru; zhorela časť rodinného domu.

Prejudiciálne otázky:

- 1. Bráni článok 3 smernice EP a Rady 2009/103/ES o PZP výkladu, ktorý zahŕňa v PZP krytie škôd pôsobených požiarom stojaceho vozidla, keď požiar má pôvod v zariadeniach potrebných na plnenie prepravnej funkcie vozidla?**
- 2. V prípade zápornej odpovede na predchádzajúcu otázku, bráni článok 3 smernice EP a Rady 2009/103/ES o PZP výkladu, ktorý zahŕňa v PZP krytie škôd spôsobených požiarom vozidla, keď požiar nemôže súvisieť s predchádzajúcim pohybom vozidla, v dôsledku čoho nemožno určiť, že požiar súvisí s jazdou?**
- 3. V prípade zápornej odpovede na druhú otázku, bráni článok 3 smernice EP a Rady 2009/103/ES o PZP výkladu, ktorý zahŕňa v PZP krytie škôd spôsobených požiarom vozidla, keď je vozidlo zaparkované v uzatvorenej súkromnej garáži?**

Návrh generálneho advokáta vo veci C-100/18

Článok 13 ods. 1 prvý pododsek písm. c) smernice 2009/103 stanovuje:

„Každý členský štát prijme všetky vhodné opatrenia, aby sa zabezpečilo, že na účely článku 3, všetky právne predpisy alebo zmluvné ustanovenia obsiahnuté v poisťnej zmluve vydané v súlade s článkom 3, sa budú považovať za neplatné, pokiaľ ide o nároky tretích osôb poškodených nehodou, v prípadoch, ak vylučujú z poistenia používanie alebo riadenie vozidla:

c) osoby, ktoré nespĺňajú zákonné technické požiadavky týkajúce sa stavu a bezpečnosti príslušného vozidla.

Vyvodzujem z toho, že pod pojem „prevádzka vozidiel“ nepatria len situácie, v ktorých k poisťnej udalosti došlo vtedy, keď vozidlo slúži alebo slúžilo na iné účely ako na dopravu, napríklad ako pracovný stroj, ako zbraň alebo ako príbytok. Ak v súlade s jasnou líniou svojej judikatúry Súdny dvor konštatuje, že **je irelevantná skutočnosť, že k poisťnej udalosti nedošlo v bezprostrednej nadväznosti na použitie vozidla ako dopravného prostriedku, pričom parkovanie sa samotné považuje za súčasť pojmu „prevádzka vozidiel“**, zostáva na účely zodpovedania prvej otázky položenej vnútroštátnym súdom **určiť, či treba stanoviť obmedzenia vzťahujúce sa na príčinu škody, konkrétne na zariadenia vozidla potrebné na jeho prepravnú funkciu**. Na jednej strane treba konštatovať, že normotvorca Únie také podmienky nestanovil. Na druhej strane vzhľadom na osobitné skutkové okolnosti sporu vo veci samej, konkrétne samovoľne spôsobený požiar vozidla, podľa môjho názoru stačí uviesť účasť vozidla na tomto požiari, keďže by to tak mohlo byť aj v prípade, ak by vozidlo náhodne explodovalo alebo ak by bola škoda spôsobená produktom alebo únikom kvapaliny z vozidla.

Návrh rozhodnutia:

Článok 3 prvý odsek smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/103/ES zo 16. septembra 2009 o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel a o kontrole plnenia povinnosti poistenia tejto zodpovednosti sa má vykladať v tom zmysle, že **pod pojem „prevádzka vozidiel“ uvedený v tomto ustanovení patrí situácia, v ktorej sa vozidlo používané v súlade s jeho funkciou dopravného prostriedku podieľa na požiari, ktorý vznikol na mieste určenom na parkovanie, pričom nezáleží na tom, že k požiaru došlo v samostatnej súkromnej garáži alebo po dlhšom období, počas ktorého sa vozidlo nehýbalo**.

Je prevádzkou motorového vozidla otváranie dverí?

Ro KS v Bratislave z 22. 04. 2013 , sp. zn. 6Co/222/2013: V prejednávanej veci bolo preukázané, že žalobkyňa pri jazde na bicykli narazila do otvorených dverí motorového vozidla, ktoré bolo zaparkované a motor bol vypnutý. Otvorenie dverí vozidla nie je charakteristickou vlastnosťou prevádzky motorových vozidiel z hľadiska § 427 OZ, resp. nie je okolnosťou, ktorá je vlastná práve prevádzke motorových vozidiel za situácie, keď je vozidlo zaparkované a motor je vypnutý ... Žalobkyňa však v čase úrazu nevykonávala žiadne úkony po skončení jazdy predmetného vozidla, pretože v ňom necestovala, keďže jazdila na bicykli (???). Z toho vyplýva, že vodič predmetného vozidla za škodu nezodpovedá podľa § 427 OZ, pričom však nie je vylúčená jeho zodpovednosť za škodu v zmysle § 420 OZ.

Ro KS v Bratislave zo 17. 10. 2017, sp. zn. 2Cob/307/2016: Odvolací súd je toho názoru, že z ustálenej judikatúry súdov, ako aj z odbornej teórie vyplýva, že prevádzkou motorového vozidla sa rozumie nielen pohyb motorového vozidla, ale aj jeho príprava na jazdu, udržiavanie vozidla v stave spôsobilom na jazdu a úkony potrebné po skončení jazdy (napr. aj otváranie, či zatváranie dverí). Škoda je teda spôsobená prevádzkou dopravného prostriedku, ak bola spôsobená na inom motorovom vozidle aj pri otváraní a zatváraní dverí na parkovisku.

Uz ÚS SR z 8. 11. 2017, sp. zn. I. ÚS 533/2017-18

16. Otváranie dverí vozidla je úkon realizovaný v priamej súvislosti s prevádzkou vozidla ako úkon predchádzajúci vystúpeniu z vozidla alebo nastúpeniu do vozidla, teda ide o úkon bezprostredne nadväzujúci na ukončenie jazdy motorového vozidla (pri vystúpení) alebo predchádzajúci začatiu jazdy (pri nastúpení) Z tohto dôvodu sa aj tieto úkony spravujú režimom zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla.

17. To, že otváranie a zatváranie dverí, ako aj bočných stien vozidla je považované za prevádzku motorového vozidla, s ktorou sa môže spájať aj vznik dopravnej nehody, je implikované aj v § 24 ods. 1 zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, podľa ktorého „Otvárať dvere alebo bočné steny vozidla, ako aj nastupovať do vozidla alebo vystupovať z neho sa smie len vtedy, ak tým nie je ohrozená bezpečnosť nastupujúcich osôb alebo vystupujúcich osôb ani iných účastníkov cestnej premávky“, pričom na porušenie tejto povinnosti nadväzuje zodpovednosť za vznik dopravnej nehody spôsobenej v bezprostrednej súvislosti s takouto prevádzkou motorového vozidla.

18. Škodu spôsobenú osobitnou povahou prevádzky motorového vozidla nemožno determinovať výlučne iba okolnosťami súvisiacimi s pohybom vozidla, ale aj s jeho technicko-konštrukčnými preddispozíciami, ktorých súčasťou sú nepochybne aj dvere motorového vozidla, ktorých jedinečný spôsob ukotvenia, a tým predurčený spôsob ich otvárania je špecifikom vlastným osobným motorovým vozidlám nevyhnutým na riadne užívanie vozidla a ich otváranie pred alebo po skončení jazdy môže byť v cestnej premávke spojené s nebezpečenstvom vzniku dopravnej nehody (škody), a to aj za situácie, keď vozidlo stojí a má vypnutý motor.

Rozsudok Súdneho dvora EÚ z 15. 11. 2018, C-648/17

V predmetnom prípade („**BTA Baltic Insurance Company**“ AS, predtým „**Balcia Insurance**“ SE, proti „**Baltijas Apdrošināšanas Nams**“ AS) sa treba domnievať, že akt otvorenia dverí vozidla predstavuje jeho používanie, ktoré je v súlade s jeho funkciou dopravného prostriedku, keďže umožňuje naloženie a vyloženie nákladu a najmä nástup a výstup osôb, ktoré sa majú prepravovať alebo sa prepravovali prostredníctvom tohto vozidla.

37. Tento záver nie je ovplyvnený okolnosťou, že vozidlá, o ktoré ide vo veci samej, sa v čase nehody nehýbali a nachádzali sa na parkovisku.

38. Treba totiž pripomenúť to, že skutočnosť, že vozidlo implikované v nehode v okamihu, keď došlo k nehode, stálo, nevylučuje sama osebe, aby používanie tohto vozidla v tomto okamihu mohlo patriť do jeho funkcie dopravného prostriedku a v dôsledku toho pod pojem „prevádzka vozidiel“ v zmysle článku 3 ods. 1 prvej smernice (rozsudok z 28. novembra 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, bod 39). K otvoreniu dverí totiž zvyčajne dôjde, len ak vozidlá stoja.

39. Okrem toho Súdny dvor takisto rozhodol, že to, či motor dotknutého vozidla v čase nehody bežal alebo, nie je o nič viac rozhodujúce (rozsudok z 28. novembra 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, bod 39).

Pokiaľ ide ďalej o okolnosť, že vozidlá, o ktoré ide vo veci samej, sa nachádzali na parkovisku, treba pripomenúť, že **rozsah pojmu „prevádzka vozidiel“ v zmysle článku 3 ods. 1 prvej smernice nezávisí od charakteristiky povrchu, na ktorom sa vozidlo používa** (pozri v tomto zmysle rozsudky z 28. novembra 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, bod 35, a z 20. decembra 2017, Núñez Torreiro, C-334/16, EU:C:2017:1007, bod 30).

Okolnosť, že nehoda, o ktorú ide vo veci samej, vyplýva z aktu nie vodiča prvého vozidla, ale pasažiera tohto vozidla, sama osebe nevylučuje, že používanie tohto vozidla v tomto okamihu môže patriť do jeho funkcie dopravného prostriedku a v dôsledku toho pod pojem „prevádzka vozidiel“ v zmysle článku 3 ods. 1 prvej smernice.

Článok 3 ods. 1 smernice Rady 72/166/EHS z 24. apríla 1972 o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú motorovými vozidlami a kontroly plnenia povinnosti poistenia tejto zodpovednosti sa má vykladať v tom zmysle, že pod pojem „prevádzka vozidiel“, uvedený v tomto ustanovení, patrí situácia, v ktorej pasažier stojaceho vozidla na parkovisku pri otváraní dverí tohto vozidla narazil do vozidla, ktoré stálo vedľa neho, a poškodil ho.

Včasná výplata škody – Ro NS SR z 26. 2. 2019, sp. zn. 1Cdo/212/2017

Podľa § 11 ods. 6 zákona č. 381/2001 Z. z. **poistovateľ je povinný bez zbytočného odkladu začať prešetrovanie potrebné na zistenie rozsahu jeho povinnosti poskytnúť poistné plnenie a do troch mesiacov odo dňa oznámenia poškodeného o škodovej udalosti** a) skončiť prešetrovanie potrebné na zistenie rozsahu jeho povinnosti ... b) poskytnúť poškodenému písomné vysvetlenie dôvodov ...; písomné vysvetlenie sa považuje za doručené dňom, keď ho poškodený prevzal, odmietol prevziať, alebo dňom, keď ho pošta vrátila ako nedoručené. Podľa § 11 ods. 7 zákona č. 381/2001 Z.z. **poistovateľ je povinný poskytnúť poistné plnenie do 15 dní** ... Podľa § 11 ods. 8 zákona č. 381/2001 Z.z. ak poistovateľ nesplní povinnosť podľa odseku 6, je povinný zaplatiť poškodenému **úroky z omeškania** podľa osobitného predpisu (§ 517 ods. 2 OZ).

Z právnej úpravy možno vyvodiť, že **umožňuje úročenie poistného plnenia v tých prípadoch, keď si poistovateľ nesplní svoju povinnosť uloženú mu v súvislosti so šetrením poistnej udalosti, a tiež keď poškodenému zašle oneskorené vysvetlenie dôvodov, pre ktoré poistovateľ odmietol poskytnúť poistné plnenie**, t. j. povinnosti poistovateľa viaže výlučne vo vzťahu k prešetrovaniu poistnej udalosti. Jej účelom je ochrana poškodeného, aby poisťovňa pod následkom tejto sankcie nezostala nečinná, aby bola nútená oznámiť v lehote 3 mesiacov poškodenému spôsob vybavenia jeho poistnej udalosti. Poskytnutie dôkladného vysvetlenia poškodeným osobám v ustanovenej lehote chráni rovnako aj poistovateľa pred uložením sankcie - úroku z omeškania. **Sankcia v podobe úroku z omeškania má však inú povahu, už sa nejedná o nárok poškodenej osoby, ktorý si môže, ale nemusí uplatniť (ako je to obvyklé pri omeškaní v občianskoprávných vzťahoch).** Z dikcie tohto ustanovenia je zrejmé, že zákon o poistení zodpovednosti ukladá poistovateľom automaticky túto sankciu - ako povinnosť, teda bez ohľadu, či si úrok z omeškania poškodený uplatní alebo nie; iba výška úroku z omeškania sa posudzuje podľa občianskoprávných predpisov - OZ a jeho vykonávacieho nariadenia.

Účel a výška regresnej náhrady – Na ÚS SR z 31. 1. 2019, IV. ÚS 377/2018 (škoda spôsobená opitým vodičom)

Regresná náhrada má plniť výchovný a nie likvidačný účel, a má zohľadniť okolnosti, za ktorých došlo k vzniku škody. Primeranosť náhrady možno ustáliť

⇒ skúmaním výšky sumy vyplatenej z titulu poistenia (pri zohľadnení, či ide o sumu konečnú alebo o sumu, ktorá sa v budúcnosti bude zvyšovať),

⇒ zohľadnením okolností, za ktorých škoda vznikla, a tiež

⇒ skúmaním osobných, zárobkových a majetkových pomerov toho, kto škodu spôsobil.

Až posúdením týchto troch komponentov možno dospieť k záveru o tom, či regresná náhrada je primeraná. Aplikácia dvoch komponentov – výšky plnenia a miery jej percentuálneho zníženia a okolností, za ktorých došlo ku škode – nie je dostatočným podkladom pre záver o primeranosti regresnej náhrady. Je nevyhnutné aplikovať súčasne aj tretí komponent, t. j. konkrétne pomery toho, kto škodu spôsobil, lebo len tak možno dosiahnuť účel regresnej náhrady. Skúmanie pomerov toho, kto škodu spôsobil, umožní primerane určiť výšku regresnej náhrady tak, aby plnila výchovný (odstrašujúci) účinok, a vyhnúť sa tomu, aby výška regresnej náhrady nebola príliš nízka – keď nenaplní svoj účel a na druhej strane, aby nebola (ekonomicky) likvidačná.

Ďakujem za pozornosť