

1. Allianz – Slovenská poisťovňa, a. s.

- Ing. Anna Gajdárová, Anna.Gajdarova@allianzsp.sk

V prípade, že škoda bola do ASP nahlásená poisteným aj poškodeným, došetrujeme právny základ danej škodovej udalosti, spravidla skúmame skutočnosti, kde a za akých okolností ku škode došlo, ako sa poistený dozvedel, že svojím vozidlom spôsobil škodu na čelnom skle poškodenému a akým spôsobom poškodený oznámil poistenému, že mu spôsobil škodu.

Ďalej skúmame skutočnosť, či sa poistené a poškodené vozidlo nachádzali v uvedenom čase na mieste vzniku škody, v odôvodnených prípadoch žiadame dôkazy, napr. prevádzkové knihy jász, tachografické krúžky o prevádzke vozidla alebo iné relevantné doklady.

Ak pretrvávajú rozpory v hláseniach poisteného a poškodeného, uzatvoríme škodovú udalosť bez plnenia a oznámime poškodenému uvedenú skutočnosť. Ak nevzniknú alebo sa došetrením vysvetlia takéto rozpory, vypočítame skutočnú škodu a poukážeme poistné plnenie poškodenému.

K popisovanému prípadu NBS konštatujeme, že ak nevznikajú rozpory vo vyhláseniach poisteného a poškodeného, obaja si splnili svoje povinnosti voči poisťovateľovi v zmysle platných predpisov a nie je pochybnosť, že daná škoda mohla vzniknúť prevádzkou vozidla poisteného, takúto poistnú udalosť vybavíme v prospech poškodeného, výplatou poistného plnenia.

2. ČSOB Poisťovňa, a. s.

- Mgr. Martin Fučík, mfucik@csob.sk

ČSOB Poisťovňa, a.s. by poskytla poistné plnenie v zmysle zákona č. 381/2001 Z. z., teda by poškodenému uhradila skutočnú škodu (je potrebné zrealizovať výmenu čelného skla).

3. Generali Slovensko poisťovňa, a. s.

- JUDr. Michaela Mišanková, michaela.misankova@gsl.sk

Poistné udalosti, kedy je poškodené čelné sklo na vozidle spôsobené odstreleným kameňom z pod kolesa iného vozidla sú likvidované v zmysle §427 a §431 Občianskeho zákonníka a zákona č. 381/2001 Z. z. vo výške skutočnej škody.

V uvedenom modelovom prípade by Generali Slovensko poisťovňa, a. s., uhradila poškodenému po došetrení možnosti a technickej prijateľnosti vzniku škodovej udalosti skutočnú škodu, podľa konkrétneho poškodenia. Podľa uvedeného a popisovaného príkladu zrejme ako výmenu skla.

4. Groupama poisťovňa, a. s.

- Ing. Ondrej Zaťko, ondrej.zatko@groupama.sk

Podľa popisu poškodenia čelného skla (puklina) a miesta poškodenia (zorné pole vodiča) je nutná v zmysle metodiky pre opravy a výmeny čelných skiel výmena čelného skla. Uvedenú metodiku majú veľmi podobnú všetci opravcovia autoskiel v sieti Europ autosklo, Autosklo Hornet a Autosklo H a D.

Poisťovňa by pristúpila k riešeniu PU na základne vypísaných tlačív Oznámenie PU resp. uplatnenie nárokov poškodeného s možnosťou bližšieho prešetrenia podmienok vzniku PU formou dotazníka (napr. vzdialenosť vozidiel, rýchlosť vozidiel, a pod).

Výška škody je určená podľa Metodiky SKP 4/2002, tzn. určením skutočnej škody v závislosti od trhovej ceny vozidla, kde sa pomerne zohľadňuje podiel materiálu a ceny práce k uvedenej cene vozidla. Následne je určené zhodnotenie, tzn. zlepšenie stavu čelného skla po jeho výmene.

5. KOMUNÁLNA poisťovňa, a. s. Vienna Insurance Group

6. KOOPERATIVA poisťovňa, a. s. Vienna Insurance Group

- Ing. Milan Tarčák, tarcak@koop.sk

Vzhľadom na skutočnosť, že podľa poskytnutého opisu škodovej udalosti sú splnené všetky podmienky ustanovené zákonom č. 381/2001 Z. z. a Občianskym zákonníkom, poisťovne by pristúpili k náhrade škody v zmysle § 5 ods. 2, písm. b), v zmysle ktorého má poistený z poistenia zodpovednosti právo, aby poisťovateľ za neho nahradil poškodenému uplatnené preukázané nároky na náhradu škody. Právny základ zodpovednosti v tomto prípade je daný § 427 OZ, v zmysle ktorého prevádzateľ zodpovedá za škodu vyvolanú osobitnou povahou prevádzky dopravného prostriedku, pričom táto zodpovednosť sa stanovuje podľa zásad objektívnej zodpovednosti. Podľa § 15 ods. 2 vyššie citovaného zákona je daný priamy nárok poškodeného, v zmysle čoho je oprávnený uplatniť si svoj nárok na náhradu škody priamo proti poisťovateľovi škodcu a je povinný tento nárok preukázať, pričom táto povinnosť bola splnená nahlásením škodovej udalosti poisteným. Výška škody bude stanovená v zmysle § 442 Občianskeho zákonníka, na základe ktorého sa poškodenému uhrádza skutočná škoda. Následne § 443 hovorí: „Pri určení výšky škody na veci sa vychádza z ceny v čase poškodenia.“ Pri určení tejto ceny sa vychádza z cenového predpisu, prípadne z ceny nadobúdacej s prihliadnutím na jej pokles vyplývajúci z veku, amortizácie, ako aj s prihliadnutím na jej prípadný vzrast, ktorý nastal zhodnotením veci.

Uvedené poisťovne pri všetkých nahlásených škodových udalostiach na čelných sklách postupujú štandardne pri posudzovaní oprávnenosti nároku a pri poskytovaní náhrady škôd za poškodenie čelného skla. Poisťovne dodržiavajú príslušné ustanovenia Občianskeho zákonníka a Zákona č. 381/2001 Z. z., pričom pri likvidácii skúmajú všetky podmienky, bez splnenia ktorých nie je možné nárok na náhradu škody poškodenému poskytnúť. Ide hlavne o preukázanie: zodpovednosti škodcu (objektívna zodpovednosť), príčinnej súvislosti a preukázanie spôsobenej škody v zmysle § 799 ods. 2 OZ.

Bez ohľadu na vyššie uvedené skutočnosti objektívna likvidácia škôd spôsobených na čelných sklách však v praxi nie je takmer možná, nakoľko identifikácia a zistenie škodcu (zodpovedného) poškodeným v premávke je takmer nemožné. I keď sa pri uplatňovaní nárokov na náhradu škody jedná o objektívnu zodpovednosť, t. j. bez ohľadu na zavinenie, škodca si nemôže byť vedomý spôsobenia takejto škody a taktiež poškodený si nemôže byť istý tým, kto presne škodu spôsobil vzhľadom na okolnosti premávky. Na základe uvedených skutočností je objektivizácia zodpovednosti v praxi takmer nemožná, čo dáva priestor na dohody medzi poisteným a poškodeným o nepravdivom priebehu nehody a uznaním si zodpovednosti poisteným. Okrem uvedeného sú v praxi známe rôzne scenáre, ako je možné poškodenému zabezpečiť „škodcu“, prípadne opravu poškodeného čelného skla bez finančného dopadu na „poškodeného“, ktorý nemá identifikovaného škodcu. Takéto konanie však je nutné charakterizovať ako poisťovací podvod, ktorý je ale v praxi veľmi ťažko preukázateľný. Skúsenosti z praxe nasvedčujú tomu, že vzhľadom na takmer nemožnú objektivizáciu takejto škodovej udalosti by bolo najvhodnejšie legislatívnou zmenou vylúčiť tieto škodové udalosti z poistného krytia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla v zmysle vzoru niektorých krajín EÚ.

7. Union poisťovňa, a. s.

- Ing. Dušan Zemánek, dusan.zemanek@union.sk

Vyššie uvedená škodová udalosť by bola v zmysle vyššie uvedeného modelového príkladu likvidovaná v plnom rozsahu z povinného zmluvného poistenia vinníka a poškodenému by bola vyplatená skutočná výška škody.

Môže nastať situácia, že príde k zamietnutiu škodovej udalosti na čelnom skle v prípade, že sa popis nehodového deja nezhoduje so zisteným poškodením. Najčastejšie obaja účastníci uvedú, že čelné sklo poškodil kameň odskočený od kolesa, avšak na poškodenom čelnom skle sú zistené viaceré iné poškodenia (či už výlupky alebo praskliny). V takomto prípade máme za to, že kameň poškodil už predtým znehodnotenú čelnú sklo a tým nevzniká nárok na náhradu škody.

8. UNIQA poisťovňa, a. s.

- Michal Nestarec, nestarec@uniqa.sk

a) Akým spôsobom by poisťovňa postupovala pri likvidácii uvedenej škodovej udalosti?

Škodu by sme šetrili a to vyžiadáním všetkých potrebných dokladov :

- oznámení škodovej udalosti zo strany poisteného a poškodeného,
- v prípadoch, ak by stanovisko, popis priebehu, miesta a okolností vzniku škody neboli v oznámení škody zo strany oboch účastníkov popísané jednoznačne, by sme žiadali obe strany o vyplnenie doplnkového formulára – Prílohy k oznámeniu škodovej udalosti, uplatneniu si nároku,
 - nákladov na opravu,
 - stanoviska opravcu k možnosti opravy, resp. nutnosti výmeny (v závislosti o typu skla namontovaného na poškodenom vozidle),
 - obhliadka poškodeného vozidla,
 - Poskytnutie poistného plnenia – náhrady škody.

b) Poskytla by poistné plnenie v zmysle zákona č. 381/2001 Z. z., teda by poškodenému uhradila skutočnú škodu? (je potrebné zrealizovať výmenu čelného skla)?

Podľa vyššie uvedeného popisu priebehu škody by sme pristúpili k náhrade škody. Nutnosť výmeny resp. opravy rozhoduje pracovník likvidácie sám, resp. po konzultácii z opravcom resp. priamo opravca na základe zmluvy o spolupráci v oblasti opráv mot. vozidiel (v závislosti o typu skla namontovaného na poškodenom vozidle).

c) Bol by pravdepodobne záver poisťovne taký, že nebolo možné pristúpiť k výplate poistného plnenia zo škodovej udalosti, a to s ohľadom na nepreukázaný skutkový základ, teda že v súlade s § 5 ods. 1 písm. h) zákona č. 381/2001 Z. z. nebola zistená príčinná súvislosť medzi vznikom škody na motorovom vozidle B a prevádzkou motorového vozidla A (v zmysle, že poistený, resp. vodič v čase prevádzky motorového vozidla si nemôže byť vedomý odskočenia kameňa od svojho vozidla)?

O plnení sme už podľa popísaného prípadu rozhodli v otázke b). K odmietnutiu plnenia by sme pristúpili iba v prípadoch, ak v oznámení škody poistený uviedol, že prevádzkou poisteného vozidla nebola spôsobená škoda, resp. si nie je toho vedomý. Sme si vedomí toho, že dopravná situácia na našich cestách je zlá a je veľmi ťažké ak nie prakticky až nemožné jednoznačne identifikovať vozidlo, spod ktorého kameň odletel. Nehovoriac o tom, že zastaviť a konfrontovať druhého účastníka s tým, že od jeho vozidla odletel kameň si vyžaduje od poškodeného veľkú dávku odvahy a agresivity resp. trpezlivosti (ak by nasledoval vozidlo, až po dobu kým niekde nezaparkuje). Z čoho vyplýva aj to, že podľa nášho názoru väčšina uplatňovaných nárokov je

s poisteným dohodnutá až dodatočne (vzhľadom na nefunkčný malusový systém v SR). Preto by sme uvítali, ak by tento druh škody bol vyňatý z poistného krytia PZP ako je tomu i v iných krajinách EU ako napr. Rakúsko a Maďarsko.

d) Odmietla by prípadne poisťovňa plniť z iného dôvodu? Bol by záver likvidácie iný, ak by bola svedkom nehodového deja ďalšia osoba (resp. viaceré osoby)?

Svedeckú výpoveď považujeme ako podporný doklad a nie ako rozhodujúci a to z oboch strán - či už zo strany poisteného tak i strany nárokovateľa – poškodeného.

9. Wüstenrot poisťovňa, a. s.

- Mgr. Erik Nikmon, nikmon@wuestenrot.sk

V súvislosti s množiacimi sa zhodnými oznámeniami o vzniku škôd (poškodenie čelného skla) u takýchto oznámení bez prítomnosti aspoň jedného svedka poškodeného uvedeného v oznámení o PU, štandardne máme za to že z takéhoto oznámenia o poistnej udalosti ako aj následným šetrením poistnej udalosti bolo zistené, že nie je možné preukázať, že charakter vzniku škody zodpovedá deklarovanému priebehu a spôsobu uvedeného v oznámení škodcu aj poškodeného o poistnej udalosti a teda v zmysle ustanovenia § 5, odsek 1, písmeno h) 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 predpisov, nie je preukázaná príčinná súvislosť medzi vznikom škody na poškodenom vozidle a prevádzkou motorového vozidla poisteného. V zmysle skutkového stavu a priebehu vzniku škody, náš poistený prihladnuc ku všetkým okolnostiam, nemôže jednoznačne potvrdiť alebo vyvrátiť vznik zodpovednosti za škodu ako aj škodu samú, v danom čase na danom mieste.

Poistený (resp. vodič) si počas prevádzky vozidla v danom čase a na danom mieste nemôže byť vedomý odskočenia predmetu od vedeného motorového vozidla, a teda nie je možné objektívne preukázať, že predmet (skalka, kameň) resp. predmety (skalky, kamene), ktoré poškodili čelné sklo na poškodenom motorovom vozidle, boli odmrštené prevádzkou motorového vozidla poisteného. Ani súhlasné vyhlásenie poisteného a poškodeného, že ku škodovej udalosti došlo tak, ako je uvedené v oznámeniach o poistnej udalosti preto nepreukazuje, že škoda vznikla v dôsledku prevádzky motorového vozidla poisteného v udanom čase na uvedenom mieste.

Okrem iného zastávame právny názor že :

Podľa § 427 ods. 1 OZ fyzické a právnické osoby vykonávajúce dopravu zodpovedajú za škodu vyvolanú osobitnou povahou tejto prevádzky. Podľa ods. 2 toho istého paragrafu rovnako zodpovedá aj iný prevádzateľ motorového vozidla, motorového plavidla, ako aj prevádzateľ lietadla.

V zásade pre zodpovednosť za škodu vodiča podľa § 420 ods. 1 OZ je potrebné naplnenie štyroch základných znakov zodpovednosti za škodu:

- 1) porušenie právnej povinnosti
- 2) vznik škody
- 3) kauzálny nexus medzi 1.) a 2.) a
- 4) zavinenie vodiča.

Pokiaľ ide o vodiča, vždy pôjde o zodpovednosť za zavinenie, t. j. zodpovednosť subjektívnu.

V danom prípade je potrebné poukázať na to, že **poistený neporušil žiadnu povinnosť uloženú právnymi predpismi**, a teda **neexistuje ani základný predpoklad nároku navrhovateľa na náhradu škody podľa § 420 OZ**.

Prevádzateľ vozidla však podľa § 427 OZ zodpovedá objektívne, teda na vznik jeho zodpovednosti nie je potrebné zavinené protiprávne konanie, postačuje preukázanie skutočnosti, že škoda vznikla v súvislosti s osobitnou povahou prevádzky motorového vozidla, vznik škody a existenciu kauzálneho nexu medzi nimi.

Keďže zákon v ustanovení § 4 ods. 2 požaduje **preukázanie nároku poškodeného**, je na poškodenom aby preukázal naplnenie podmienok pre vznik objektívnej zodpovednosti navrhovateľa podľa § 427 OZ.

Kauzálny nexus sa v právnej teórii chápe ako priama nadväznosť objektívnych (v reálnom čase a priestore existujúcich, t. j. nie iba možných resp. vysoko pravdepodobných) javov, v rámci ktorej jeden jav označovaný ako príčina, bezprostredne a priamo predchádzajúci následku, vyvolá neodvratne druhý jav t. j. následok. V rámci súboru javov existujúcich v čase a priestore, v ktorom škoda ako následok vzniká, je potrebné skúmať, či existuje jav, ktorý je v priamej vecnej súvislosti so vznikom následku, t. j. škody.

Podobne príčinnú súvislosť posúdil Ústavný súd SR v rozhodnutí ÚS 177/08 :

*Predpokladom na úspešné uplatnenie nároku na náhradu škody je teda preukázanie porušenia právnej povinnosti, vzniku škody a príčinnej súvislosti medzi konaním alebo opomenutím (porušenie právnej povinnosti) a následkom (vzniknutou škodou). Vzniknutá škoda (v podobe skutočnej škody - *damnum emergens* alebo ušlého zisku - *lucrum cessant*) musí byť spôsobená bez pochybností práve porušením právnej povinnosti. Škoda, ani porušenie právnej povinnosti ešte nezakladajú zodpovednosť za škodu a tomu korelujúce právo na jej náhradu. **Príčinná súvislosť musí byť nielen tvrdená (domnelá), ale musí byť bezpečne preukázaná, pričom povinnosť tvrdenia, bremeno tvrdenia, dôkazná povinnosť a dôkazné bremeno, čo sa týka príčinnej súvislosti v civilnom procese, zaťažuje v zásade toho účastníka, ktorého tvrdenie má byť preukázané [teda poškodeného (sťažovateľov)]. Vzťah medzi príčinou a jej následkom musí byť pritom bezpečne preukázaný a bezprostredný**, pričom absenciu bezprostrednosti si uvedomujú aj sťažovatelia („Sťažovateľ nespochybňuje záver najvyššieho súdu, že porušenie zákonnej povinnosti právneho predchodcu SPP nebolo bezprostrednou príčinou úplného znehodnotenia akcií sťažovateľa...“). Tvrdenia sťažovateľov v konaní pred všeobecnými súdmi, ako aj v sťažnosti podanej ústavnému súdu, ktorými títo poukazujú na vzťah príčiny a následku, sú čisto hypotetické a z pohľadu nimi uplatneného nároku pred všeobecnými súdmi nespôsobilé privodiť pre nich priaznivý výsledok sporu.*

V prípade objektívnej zodpovednosti podľa § 427 OZ musí byť príčinou osobitná povaha prevádzky prevádzkovateľa a následkom vznik škody. V rámci znášania dôkazného bremena (§ 4 ods. 2 zákona a § 120 ods. 1 OSP) je poškodený - navrhovateľ povinný preukázať vecnú a časovú súvislosť medzi osobitnou povahou konkrétneho motorového vozidla ako príčinou a vznikom škody ako následkom.

Nepostačuje pritom tvrdenie poškodeného, ba dokonca ani súhlasné tvrdenia poškodeného a poisteného o samotnej existencii kauzálneho nexu. V prípade odmrštenej skalky (kameňa) od kolies vozidla si vodič vzhľadom na hmotnosť takto odmršteného predmetu nemôže byť vedomý toho, že spod jeho kolies odletela skalka, pretože túto skutočnosť vzhľadom na pomer hmotností vozidla a skalky nemôže zaregistrovať. Rovnako je diskutabilné, či poškodený, ako i prípadní svedkovia v poškodenom aute mohli zaregistrovať až náraz skalky na čelné sklo a nemohli vidieť, že skalka bola odmrštená práve od poisteného motorového vozidla.

Vzhľadom na uvedené nie je preukázané (a objektívne preukázateľné), že príčinou škody ako následku je prevádzka poisteného motorového vozidla, a preto nemôže byť dostatočne preukázaný ani kauzálny nexus.

V dôsledku neunesenia dôkazného bremena na strane poškodeného - navrhovateľa je potom potrebné tvrdený nárok zamietnuť ako nepreukázaný (§ 4 ods. 2 zákona (a contrario) a §120 ods. 1 OSP).

I v prípade, ak by súd došiel k záveru, že príčinná súvislosť je preukázaná, ja návrh potrebné zamietnuť z dôvodu existencie liberačných dôvodov.

Pri zodpovednosti prevádzateľa upravuje § 428 OZ možnú liberáciu prevádzateľa nasledovne:

Svojej zodpovednosti sa nemôže prevádzateľ zbaviť, ak bola škoda spôsobená okolnosťami, ktoré majú pôvod v prevádzke. Inak sa zodpovednosti zbaví, len ak preukáže, že sa škode nemohlo zabrániť ani pri vynaložení všetkého úsilia, ktoré možno požadovať.

Z uvedeného vyplýva, že prevádzkovateľ síce zodpovedá za škodu vyvolanú osobitnou povahou prevádzky motorového vozidla (§ 427 OZ), avšak OZ v zmysle § 428 škody vyvolané osobitnou povahou tejto prevádzky rozdeľuje na:

- 1) škody bez možnosti liberácie - **vždy ak škoda bola spôsobená okolnosťami, majúcimi pôvod v prevádzke a**
- 2) škody s možnosťou liberácie - škody, ktoré nemajú svoj pôvod v prevádzke motorového vozidla, ak prevádzateľ preukáže, že sa škode nemohlo zabrániť ani pri vynaložení všetkého úsilia, ktoré možno od neho požadovať.

Okolnosti majúce povahu v prevádzke vozidla sú okolnosti vnútorné. Zásadne sa jedná o technický stav vozidla a jeho súčastí spojených s vozidlom, príkladom to býva zlyhanie brzd, motora, vady materiálu a podobne.

Ostatné okolnosti t. j. okolnosti existujúce mimo samotného vozidla **sú okolnosťami vonkajšími** a nesúvisiacimi s prevádzkou motorového vozidla napr. konanie tretích osôb, resp. zvierat, prírodná katastrofa a iné vonkajšie okolnosti.

V zásade sa teda prevádzateľ podľa druhej vety § 428 môže zbaviť zodpovednosti za škodu, ktorá síce bola vyvolaná osobitnou povahou prevádzky motorového vozidla (§ 427 OZ), avšak bola vyvolaná vonkajšími okolnosťami, ktoré nemajú pôvod v prevádzke.

Skalka (kameň) ležiaca na vozovke je jednoznačne okolnosťou vonkajšou, teda nemá pôvod v prevádzke a je možné za predpokladu preukázania, že sa škode nemohlo zabrániť ani pri vynaložení všetkého úsilia, ktoré možno od prevádzkovateľa požadovať, prevádzkovateľa liberovať zo zodpovednosti za takúto škodu.

Možnosť zabránenia vzniku škody vynaložením všetkého úsilia, ktoré možno požadovať, sa posudzuje objektívne, t. j. nevychádza sa zo subjektívnych možností konkrétneho vodiča. Práve naopak, vychádza sa z objektívne možnej starostlivosti, ktorú možno od ktoréhokoľvek vodiča očakávať v danej situácii. V danom prípade to znamená, či poistený vyvinul všetko objektívne možné úsilie, ktoré možno požadovať, aby zabránil vymršteniu skalky. Vzhľadom na splynutie kameňa s vozovkou, faktickú nemožnosť rozpoznať „prekážku“ na vozovke a zabrániť tomuto druhu nehôd máme za to, že od prevádzateľa nebolo možné požadovať väčšie úsilie na odvrátenie škody, a preto je zbavený zodpovednosti za škodu. Opačný výklad robí vodiča zodpovedným za púhu náhodu, čo je z hľadiska práva neprijateľné a i vzhľadom na historický výklad zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla nesprávne (Rozhodnutie NS ČR Rv I 299/37). Bolo by absurdne formalistické požadovať od vodiča, aby sústredil svoju pozornosť na každú, i najmenšiu skalku na ceste a snažil sa jej vyhnúť.

10. Slovenská kancelária poisťovateľov

- Ing. Peter Majerčík, majercik@skp.sk

Likvidácia škôd spôsobených na čelných sklách

V prípade, že by poškodenému vznikla škoda na čelnom skle, ktorú spôsobilo nepoistené vozidlo, poškodený má nárok na náhradu škody z poistného garančného fondu, ktorý prevádzkuje Slovenská kancelária poisťovateľov. Po uplatnení si nároku na náhradu škody poškodeným by Slovenská kancelária poisťovateľov postupovala nasledovne:

Po doložení dokladu preukazujúceho právny základ na náhradu škody (§15 ods.1 zákona č.381 Z. z. o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla) ako aj dokladov riadne zdokumentovaného poškodenia čelného skla (obhliadka poisťovne, fotodokumentácie) a po doložení účtov za opravu by SKP pristúpila k odškodneniu poškodeného z poistného garančného fondu a vyplatila by výšku skutočnej škody.

Vybavenie nárokov poškodeného podporuje skutočnosť, že poškodenie čelného skla je udalosťou, ktorá bola vyvolaná **osobitnou povahou prevádzky dopravného prostriedku**. Osobitnosť povahy prevádzky každého dopravného prostriedku je špecificky rôzna podľa jednotlivých druhov dopravných prostriedkov.

Osobitnou povahou prevádzky každého dopravného prostriedku je ako jej **typickosť**, tak aj **okolnosti**, ktoré majú v tejto prevádzke pôvod, a ktoré sú tiež príčinou škody.

Okolnosťami, ktoré majú pôvod v prevádzke dopravného prostriedku, sú také skutočnosti, ktoré sa síce vyskytujú pri tejto prevádzke, ale do určitej miery presahujú je bežný rámec v tom, že nie sú podmienkou umožnenia činnosti tejto prevádzky a **vyskytujú sa ojedinele, obyčajne nezávisle od vôle osoby**, ktorá uvádza do činnosti alebo v nej udržuje dopravný prostriedok, vykonáva jeho opravu, údržbu apod. Napr. automobil idúci primeranou rýchlosťou vymrští spod svojich kolies kameň a zasiahne chodca, bicyklistu príp. iné okoloidúce vozidlo.

Zodpovednosť za spôsobenú škodu je teda daná osobitnou povahou prevádzky toho - ktorého dopravného prostriedku a takou povahou je ako uvedená typickosť tejto prevádzky, tak aj uvedené okolnosti, ktoré majú svoj pôvod v prevádzke.