

**Škoda na čelnom skle:
Odškodňovacie právo *versus*
ochrana spotrebiteľa**

Pohľad rýdzo právny

**JUDr. Imrich Fekete, CSc.
Slovenská kancelária poisťovateľov**

Úvodné poznámky

Čelné sklo chráni cestujúcich pred vetrom, nepriazňou počasia, ale aj pred hmyzom, rozvíreným prachom alebo kamienkami. Môže sa ale stať, že napriek tomuto poslaniu môže čelné sklo padnúť za obeť úderu kameňa (skalky) a v dôsledku toho praskne alebo dokonca rozlomí.

V SR je ročne 20 000 takto hlásených škôd (či už v rámci havarijného poistenia alebo z PZP).

V praxi sa v súvislosti s týmito škodami vyskytujú tieto otázky:

Ide o škodu vyvolanú osobitnou povahou prevádzky MV ?

Aké je právne posúdenie zodpovednosti za škody spôsobenej na čelnom skle iného MV ?

Spadajú takéto škody pod poistné krytie z PZP ?

Kto má dôkaznú povinnosť: poškodený alebo škodca a jeho poisťovateľ?

Ak ide o náhradu škody na čelnom skle z PZP, rozdielny názor na vznik škody môže mať poškodený, škodca a poisťovateľ.

Vyskytujú sa dva extrémne názory:

➔ Ak sa poškodený a škodca dohodnú o priebehu vzniku škody, je poisťovňa povinná plniť z PZP, veď predsa poškodený je spotrebiteľ.

➔ Poisťovňa nemá v žiadnom prípade hradiť škodu z PZP, pretože medzi vznikom škody a následkom (rozbitie čelného skla) nie je príčinná súvislosť.

Oba uvedené názory zjednodušujú celú problematiku a nemožno z nich akceptovať.

Všeobecné zásady zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou MV

Zodpovednosť prevádzateľa MV za škodu spôsobenú prevádzkou rieši OZ v § 427 a nasl. Ide o objektívnu zodpovednosť (bez ohľadu zavinenie), pričom musia byť splnené **tieto podmienky vzniku zodpovednosti za škodu:**

- a) udalosť vyvolaná osobitnou povahou prevádzky dopravného prostriedku,
- b) vznik škody,
- c) príčinná súvislosť medzi a) a b).

Podľa § 427 OZ ide o **zodpovednosť prevádzateľa MV** (najčastejšie vlastníka). Popri prevádzateľovi za škodu **môže zodpovedať aj vodič**, ak ide o rozdielnu osobu. Zodpovednosť vodiča je zodpovednosťou za zavinené spôsobenie škody (pozri § 420 OZ). Zodpovednosťou vodiča sa ďalej nebudeme ďalej zaoberať.

Odborná literatúra, ale i judikatúra zastávajú názor, že ak na poškodení čelného skla malo podiel iné MV, ide o škodu spôsobenú osobitnou povahou prevádzky MV. V praxi sa však často obchádza skutočnosť, že pri škode spôsobenej na čelnom skle ide o **stret najmenej dvoch prevádzok: MV A** od ktorého odletel kameň a **MV B**, ktoré bolo kameňom zasiahnuté. Stret prevádzok sa neposudzuje podľa § 427 OZ, ale podľa § 431 OZ. § 431 OZ nie:

„Ak sa stretnú prevádzky dvoch alebo viacerých prevádzateľov a ak ide o vyporiadanie medzi týmito prevádzateľmi, zodpovedajú podľa účasti na spôsobení vzniknutej škody.“

Ako vysvetľuje stret prevádzok súdna prax. ☛

Stret prevádzok podľa § 431 OZ (R 3/1984)

„Z povahy prevádzky dopravných prostriedkov vyplýva požiadavka, aby prevádzateľ aj v týchto prípadoch zodpovedal za škodu, ktorú nezavinil. Ustanovenie § 431 OZ umožňuje posudzovať zodpovednosť za škodu spôsobenú stretom dvoch alebo viacerých prevádzok a škodu samu ako celok, pričom každý z prevádzateľov nesie zodpovednosť za časť celkovej škody úmerne k svojej účasti, ktorú mal na spôsobení škody. **Miera účasti na škode vyjadruje aj prípadné zavinené konanie alebo opomenutie jednotlivých prevádzateľov, ak toto konanie či opomenutie bolo v príčinnej súvislosti so vznikom škody.**

Za stret prevádzok považujú súdy predovšetkým vlastný stret dopravných prostriedkov (ich zrážku), ale aj stret dopravných prostriedkov so zariadením inej prevádzky, ako aj **vzájomné škodné pôsobenie dvoch prevádzok na seba bez toho, že by došlo k fyzickému stretu vozidiel (oslzenie, vymrštenie kameňa a pod.).**

Za stret prevádzok sa považuje aj prípad, keď idúce vozidlo narazí do už stojaceho vozidla, ktoré neprestalo byť účastníkom cestnej premávky (pozri R 39/1975).“

Škody spôsobené na čelnom skle patria medzi prípady tzv. **nepriamych stretov.**

Pri strete MV treba prihliadať aj na

- a) účasť MV, ktoré bolo pri strete poškodené,
- b) liberačné dôvody uvedené v § 428 OZ.

„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.“

Preukázanie zodpovednosti účastníka stretu prevádzok

Účasť na strete prevádzok podľa § 431 OZ je daná, ak sa preukážu skutkové okolnosti, ktoré tento stret charakterizujú, a to predovšetkým, že

a) ide o škodu spôsobenú prevádzkou konkrétneho MV,

b) medzi touto prevádzkou MV a následkom (škodou) je príčinná súvislosť.

Fyzická účasť MV na strete je otázkou skutkovou, ktorú nepreukazuje samotná dohoda medzi škodcom a poškodeným!

V súlade s judikatúrou treba prihliadať nielen na to, že ide o škodu spôsobenú osobitnou povahou prevádzky oboch MV, ale aj na **subjektívne okolnosti, ktoré viedli ku vzniku škody** (najmä dodržiavanie dopravných predpisov oboma účastníkmi stretu).

Je potrebné **preukázať nielen miestnu, ale aj časovú súvislosť** medzi príčinou a následkom. Ak tých príčin je viac (napr. od kosačky pri kosení vyletí kameň a odrazí sa od MV A na MV B), treba preukázať príčinu rozhodnú.

Uvedené skutočnosti musí preukázať poškodený. V žiadnom prípade škodca ani jeho poisťovateľ! Škodca a poisťovňa môžu proti tvrdeniu poškodeného vznášať námietky a vyvracať trvania poškodeného dôkazom opaku.

Ak poškodený nepreukáže príčinnú súvislosť medzi prevádzkou konkrétneho MV a škodou, nie je škodca povinný škodu nahradiť. Tak je tomu najmä v prípade, keď MV, ktoré malo škodu spôsobiť išlo síce okolo miesta vzniku škody, ale nie v momente vzniku škody.

Nedostatok príčinnej súvislosti predstavuje podľa § 5 písm. h) ZPZP výluku z poistenia.

Skúsenosti z praxe z preukazovania spôsobu vzniku škody

Možno vychádzať z toho, že v 99 % prípadoch škôd na čelnom skle nie je možné skutkovo preukázať, že kameň odletel od konkrétneho MV.

Dôkaz o konkrétnej zodpovednej osobe by bol teoreticky možný iba vtedy, ak sa na ceste v kritickom čase pohybovali iba 2 konkrétne MV, ktorých identita bola preukázaná. Avšak aj v tomto prípade možno hovoriť iba o **vysokej pravdepodobnosti, že škodu spôsobilo jedno z prechádzajúcich MV.**

Pokiaľ ide o pravdepodobnosť spôsobenia škody konkrétnym MV, tak iba v 20-30 % prípadov je takmer isté, že **za škodu zodpovedá konkrétny prevádzateľ.**

V 70-80% prípadoch ide iba o spoločné tvrdenie dvoch účastníkov bez schopnosti reálne preukázať tvrdený dôvod vzniku škody.

Dohoda medzi škodcom a poškodeným nie je dôkazom o tom, že škoda skutočne vznikla tak, ako tvrdia poškodený a nahlasovateľ PU.

Vyššie uvedenému nahráva aj to, že tu stále pôsobí stereotyp zo zákonného poistenia a spravidla sa neberie do úvahy

- a) účasť MV, ktoré bolo pri strete poškodené,
- b) liberačné dôvody uvedené v § 428 OZ.

Konkrétne okolnosti vzniku škody

V praxi sa veľmi často zabúda, že pri prešetrovaní PU **treba zisťovať aj účasť poškodeného MV na strete podľa § 431 OZ**. Ak sa stretnú prevádzky 2 alebo viacerých MV a škoda vznikne len jednému z nich, vychádza sa z miery účasti na spôsobení škody všetkých prevádzateľov, teda aj poškodeného. Miera účasti všetkých prevádzateľov na tejto škode nemôže byť viac ako 100 %.

Príklady:

Spod kolesa MV **A** je vymrštený kameň a rozbije čelné sklo na MV **B**. Poistovňa zistila, že MV **B** jazdilo v dobe nehody v tesnej blízkosti za MV **A**, hoci vodič vedel, že podľa povahy stavu cesty môže dôjsť k takejto škode. Podľa okolností prípadu bude mať MV **B** účasť na vzniku škody od 10 do 30 %.

Ak sa kameňom odhodnoteným od MV **A** rozbije sklo na MV **B** a MV **B** vojde do protismeru MV **C**, s ktorým sa zrazí, je účasť na spôsobení škody na MV **B** a **C** aj na strane MV **A**. Poistovňa rozdelí mieru účasti MV **A** na 90 % a MV **B** na 10 %. Prevádzateľ MV **C** nemá účasť na vzniku škody.

Poistovne takmer vôbec neprešetrojú možnosť liberácie na strane MV, ktoré škodu spôsobilo podľa § 428 OZ.

Zodpovednosť prevádzateľov MV nie je absolútna, ale objektívna s možnosťou liberácie.

Prečo vznikajú fingované poistné udalosti

Nadpolovičnú časť prípadov spoločného tvrdenia poškodeného a nahlasovateľa PU o tom, že škodu na čelnom skle spôsobilo konkrétne MV, predstavujú tzv. „**fingované poistné udalosti**“. Ich výskyt je v SR pomerne vysoký.

Prečo je v SR tak vysoký výskyt fingovaných poistných udalostí? Príčiny sú tieto:

- ➔ nízka penetrácia havarijného poistenia,
- ➔ nefungujúci systém bonus/malus,
- ➔ historický kontext, keď SP takého škody hradila zo zákonného poistenia len na základe nahlásenia PU,
- ➔ rozšírená spoločenská akceptácia menšieho protiprávneho konania (poistovne majú veľa peňazí, nech platia!),
- ➔ neexistencia judikatúry, ktorá by aspoň v zásadných rysoch tieto prípady riešila.

Možno v uvedených prípadoch považovať poškodeného za spotrebiteľa? Je spotrebiteľom poškodený, ktorý nie je v žiadnom v záväzkovom vzťahu k poisťovateľovi a ktorý nepreukázal právny základ svojho nároku? Majú v takýchto prípadoch platiť určité pravidlá, ktoré musí rešpektovať aj orgán ochrany spotrebiteľov?

Čelné sklá v susedných štátoch

V ČR a v Maďarsku sa v princípe škody na čelnom skle z PZP nehradia, ak škodca bez uvedenia dôvodu odmietne svoju zodpovednosť a poškodený nemá poruke iné dôkazy o tom, že škodu spôsobil konkrétne MV. Poistenie čelného skla sa v týchto štátoch ponúka spolu s PZP alebo pripoistenie k havarijnému poisteniu.

Naším vzorom by mohlo byť Rakúsko. Prečo práve Rakúsko?

Rakúsko má vyspelý poistný trh s malým podielom poistných podvodov.

- ☛ V Rakúsku funguje system bonus/malus.
- ☛ V Rakúsku platí stabilný právny poriadok.
- ☛ V Rakúsku je spoľahlivo fungujúci súdny systém.
- ☛ V Rakúsku platí rovnaký systém zodpovednosti z prevádzky MV ako v SR (do r. 1950 bola právna úprava takmer rovnaká).

V Rakúsku sa podľa názoru právnej obce, autoklubu (OAMTC), poisťovní, ale aj súdov **škody na čelnom skle zásadne nehradia**. Rovnako sa tieto prípady **neposudzujú ako problém spojený s ochranou spotrebiteľov**, ale ako čisto poistnotechnická otázka spojená s právnym posúdením konkrétneho prípadu.

Internetové stránky OAMTC, poisťovní a advokátskych kancelárii upozorňujú motoristickú verejnosť na to, že **ak na asfaltovej ceste dôjde ku škode na čelnom skle, je vo väčšine prípadov nemožné žiadať náhradu škody, pretože ide o neodvratiteľnú udalosť (*unabwendbares Ereignis*)**.

Čelné sklá v praxi rakúskych súdov

Rakúsky najvyšší súd (OGH) viackrát za posledných 50 rokov rozhodol, že:

„Ak sa kameň odrazí od MV, ktoré jazdilo po asfaltovej ceste predpísaným spôsobom (rýchlosťou), nemožno vodičovi pričítať zavinenie ani stanoviť objektívnu zodpovednosť prevádzateľa, pretože ide o neodvratiteľnú udalosť podľa § 7 StVG.“

Výnimky vidí súdna prax v týchto prípadoch:

- ➔ MV sa pohybovalo v obojstrannej premávke **neprimeranou rýchlosťou,**
- ➔ **MV vybočilo z jazdnej dráhy** na miesta, kde sa nachádzal štrk, kamenie a pod.
- ➔ **vodič MV neprispôbil jazdu zimným poveternostným podmienkam** (OGH v takom prípade vyžaduje od vodiča prihliadať na to, že na ceste napriek údržbe sa môžu nachádzať kamienky),
- ➔ **z ložnej plochy nákladného MV spadol na vozovku kameň** a poškodil čelné sklo za ním idúcemu MV (to podľa OGH neplatí, ak vzdialenosť medzi vozidlami bola iba 5 m),
- ➔ z dvojmontážneho kolesa nákladného MV odletel na asfaltovej ceste kameň, keď vodič pred vojdením na riadnu cestu neskontroloval stav pneumatík (rovnako OGH rozhodol v prípade, keď sa kameň uvoľnil z reťaze na kolese osobného MV).

Uvedené prípady predstavujú 5 % všetkých škôd na čelnom skle. V prípade sporu sa rakúske súdy neuspokojujú zhodným tvrdením účastníkov DN, ale žiadajú aj ďalšie dôkazy.

1. Závery pre likvidačnú prax a legislatívu

- 1. Škoda spôsobená na čelnom skle kameňom odrazeným od iného MV má svoj **pôvod v osobitnej povahe prevádzky MV**; treba však preukázať podmienky vzniku zodpovednosti podľa § 427 a § 431 OZ.
- 2. Škodca sa **môže svojej zodpovednosti zbaviť**, ak preukáže, že na asfaltovej komunikácii jazdil predpísaným spôsobom a že škode nemohol zabrániť ani pri vynaložení všetkých úsilia (§ 428 OZ). Tento argument môže použiť voči poškodenému aj poisťovňa.
- 3. Ak škodca nesúhlasí s tým, že je za škodu zodpovedný a poškodený spôsobenie škody konkrétnym prevádzateľom nepreukáže, poisťovňa nie je povinná plniť.
- 4. Škodu na čelnom skle možno v zásade likvidovať iba vtedy, ak poškodený spôsobenie škody konkrétnym prevádzateľom MV hodnoverne preukáže a na prípadný liberačný dôvod podľa bodu 2. nebude poisťovňa prihliadať.

2. Závery pre likvidačnú prax a legislatívu

- 5. V každom prípade treba skúmať, či kameň na ceste nebol dôsledkom **neudržiavanej komunikácie** a posúdiť spoločnú zodpovednosť prevádzateľa MV a správcu komunikácie.
- 6. Aj prípade, že sa určí zodpovednosť konkrétneho prevádzateľa, treba skúmať i účasť poškodeného na vzniku škody (napr. dodržanie predpísanej rýchlosti, prispôsobenie rýchlosti povahe vozovky, dodržiavanie vzdialenosti medzi vozidlami a pod.). **O spoluúčasti poškodeného sa náhrada škody znižuje.**
- 7. Ideálnym riešením je **zahrnutie škôd na čelnom skle medzi výluky z PZP.** Zabráni sa tým poistným podvodom a odstráni sa pocit krivky u tých poškodených, ktorým škodu skutočne spôsobil iný prevádzateľ, ale nie sú schopní uvedený spôsob vzniku škody doložiť.

Ďakujem za pozornosť