



# Pracovné stroje a povinné poistenie zodpovednosti za škodu spôsobenú motorovým vozidlom

Štefan Velčický, Matúš Medvec  
Národná banka Slovenska

*Článok sa venuje oblasti povinného zmluvného poistenia strojov (najmä vysokozdvížnych vozíkov), ktoré sa bežne nepohybujú po cestných komunikáciách, ale vzhľadom na ich konštrukciu sú schopné spôsobiť škodu na majetku, resp. zdraví iných osôb, obdobne ako bežné motorové vozidlo. Napokon aj z judikatúry slovenských súdov vyplýva, že z času na čas sa tieto stroje dostávajú do kolíznych situácií a spôsobujú škodové udalosti.*

*1 Názory a stanoviská prezentované v článku sú vlastnou úvahou autorov a nemusia sa nutne zhodovať s oficiálnymi postojmi NBS.*

V tejto súvislosti je potrebné upozorniť na fakt, že rozhodovacia prax všeobecných súdov SR je pomerne nejednotná a zatiaľ neexistuje zjednocujúce stanovisko Najvyššieho súdu SR v tejto veci. Osobitne možno spomenúť rozhodnutie Krajského súdu Bratislava č. 14Co/64/2011 zo dňa 23. 7. 2013, ktoré judikovalo, že vysokozdvížny vozík nie je motorovým vozidlom. Svoje odôvodnenie však neprepája s ďalšími súvisiacimi zákonmi z oblasti správy dopravy, bez ktorých nie je možné kvalifikovane posúdiť, či ide o motorové vozidlo aj v zmysle zákona o povinnom poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú motorovým vozidlom č. 381/2001 Z. z. (ďalej len „zákon o PZP“). Súd len stroho uvádza, že pre posúdenie nie je rozhodujúca prax, ale legálna definícia. S týmto možno súhlasiť, podľa nášho názoru je však nutné vykladať legálnu definíciu v spojitosti so súvisiacimi zákonmi. Keďže prax držiteľov týchto strojov sa v súvislosti so zabezpečením uzavretia povinného poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú motorovým vozidlom rôzni, autori sa pokúsili ponúknuť vlastný pohľad na riešenie uvedenej problematiky.

V zmysle § 3 ods. 1 zákona o PZP má povinnosť uzavrieť poistnú zmluvu pri tuzemskom motorovom vozidle „ten, kto je ako držiteľ motorového vozidla zapísaný v dokladoch vozidla alebo ten, kto je v dokladoch vozidla zapísaný ako osoba, na ktorú sa držba motorového vozidla previedla“. Zároveň odsek 3 ustanovuje, že „osoba, na ktorú sa vzťahuje povinnosť uzavrieť poistnú zmluvu podľa odseku 1, je povinná uzavrieť zmluvu najneskôr v deň prvého použitia motorového vozidla“. Z toho možno jednoznačne vyvodiť, že všetci držiteľia tuzemského motorového vozidla sú povinní uzavrieť poistnú zmluvu o povinnom zmluvnom poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú motorovým vozidlom najneskôr v prvý deň použitia motorového vozidla. Predmetná povinnosť platí až do vyradenia motorového vozidla z evidencie vozidiel v súlade s § 9 ods. 2 písm. c) zákona o PZP. Uvedená právna konštrukcia je veľmi jasná a prakticky by nemala spôsobovať nejed-

notnosť výkladu v praxi. Nejednotnosť aplikácie do značnej miery vyplýva z definície motorového vozidla.

V zmysle § 2 písm. a) zákona o PZP sa motorovým vozidlom myslí „samostatné nekoľajové vozidlo s vlastným pohonom, ako aj iné nekoľajové vozidlo bez vlastného pohonu, pre ktoré sa vydáva osvedčenie o evidencii vozidla, technické osvedčenie alebo obdobný preukaz.“ Z toho implicitne vyplýva, že pre uznanie za motorové vozidlo musia byť kumulatívne splnené nasledujúce podmienky:

- vozidlo musí byť schopné kontinuálneho pohybu na vozovke,
- musí byť samostatné (nejde sa o súbor vozidiel, resp. stroj zložený z viacerých častí, ktoré by bez spoločného zaradenia netvorili ucelený súbor schopný pohybu),
- musí mať vlastný pohon (nemôže byť poháňané ďalším externým strojom, resp. zdrojom energie okrem vlastného),
- musí byť nekoľajové (nesmie ísť o lokomotívu, resp. rušeň pohybujúci sa na železničnej trati, ktorý by bez explicitného vymedzenia, že ide o nekoľajové vozidlo, túto definíciu splnil),
- a vydáva sa preň osvedčenie o evidencii vozidla, technické osvedčenie alebo obdobný preukaz. (Na naplnenie tejto podmienky stačí, aby sa osvedčenie vydávalo v zmysle zákona, teda nie je podmienkou jeho reálne vydanie. Podmienkou je len, že za normálnych okolností sa žiadateľovi vydá na jeho žiadosť napr. technický preukaz alebo osvedčenie o evidencii.)

Okrem uvedeného ustanovenia zákona o PZP sa definícia motorového vozidla nachádza aj v ostatných právnych aktoch regulujúcich správu dopravy. Napríklad v zmysle § 2 ods. 2 písm. l) zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov sa motorovým vozidlom myslí „nekoľajové vozidlo poháňané vlastným motorom“. Ide síce o širšiu definíciu, vidieť však prienik s charakteristikou podľa zákona o PZP. Táto definícia sa uvádza pre komplexný obraz o danej problematike aj v súvisiacich právnych predpisoch,



na účely tohto textu však treba zdôrazniť, že záväzná je definícia uvedená v § 2 písm. a) zákona o PZP.

Národná banka Slovenska, ale aj poisťovne sa v praxi stretávajú s prípadmi, keď motorové dopravné prostriedky zadelené v zmysle prílohy číslo 1 k zákonu 725/2004 Z. z. o prevádzke vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách do kategórie 10 – Kategória pracovných strojov P, nemajú uzavreté povinné zmluvné poistenie, keďže ich držitelia sa domnievajú, že nespĺňajú definíciu motorového vozidla. Je pravda, že do kategórie pracovných strojov často spadajú aj stroje a zariadenia, pri ktorých si ťažšie predstaviť ich bežné a bezproblémové fungovanie na pozemných komunikáciách. Prax ale ukazuje, že niektoré z nich sa na vozovku opakovane dostávajú, jazdia po nej a teda aj spôsobujú kolízne situácie, ktoré by za normálnych okolností boli riešené krytím poistnou zmluvou ako klasické automobily. Kategória P má dve podkategórie  $P_S$  a  $P_N$ , pričom na naše účely bude zaujímavá len prvá z nich, keďže kategória  $P_N$  rieši pracovný stroj nesený a vymeniteľný, napr. nadvstavbu bez vlastného zdroja pohonu, čo za žiadnych okolností nemožno subsumovať pod definíciu motorového vozidla.

Podľa zákonnej definície prílohy sa samohybným pracovným strojom  $P_S$  myslí zvláštne vozidlo s vlastným zdrojom pohonu, konštrukčne a svojim vybavením určené len na vykonávanie určitých pracovných činností. Zároveň sa dodáva, že pracovný stroj samohybný spravidla nie je určený na prepravnú činnosť. Napriek tomu sa stáva, najmä pri presune z miesta na miesto, že sa správa ako klasické motorové vozidlo a regulárne vstupuje na vozovku, čím sa stáva účastníkom premávky na pozemných komunikáciách. Uvedená charakteristika sedí pre stroje ako vysokozdvížny vozík, cestný valec, samohybný žeriav, rýpadlo, lopatový nakladač a pod.

Najmarkantnejším prípadom, najmä z pohľadu počtu používaných vozidiel a periodicity potenciálneho stretu z inými vozidlami či osobami, je vysokozdvížny vozík. Dá sa povedať, že ide o zvláštny motorový stroj, ktorý sa vyrába vo viacerých konštrukčných prevedeniach. V zásade má tri alebo štyri kolesá a vidlice na zdvíhanie bremena umiestnené na stĺpe, vyčnievajúce pred kolesá prednej osi. Jeho hlavným určením je manipulácia s materiálom. Pohon vozíka zabezpečuje elektrický alebo spaľovací motor. Mnohé z týchto motorových vozíkov sa na základe manuálu od výrobcu majú používať na prácu v interiéri, teda mimo prevádzky na verejných komunikáciách. Primárne je síce určený na prácu v interiéri (v skladoch), stroj ako taký je však schopný aj jazdy po pozemných komunikáciách. Treba spomenúť, že v praxi sa stretáme s vysokozdvížnými vozíkmi, ktoré majú evidenčné číslo vozidla, a teda aj osvedčenie, a sú súčasťou premávky. Niektoré však uvedené osvedčenie ani evidenčné číslo vozidla nemajú a predpokladá sa, že sa budú používať len v interiéri.

Z predchádzajúcej charakteristiky možno usúdiť, či vysokozdvížny vozík spĺňa definíciu motorové-

ho vozidla len porovnaním jeho vlastností a charakteristík spolu s podstatnými pojmovými znakmi motorového vozidla uvedenými v § 2 písm. a) zákona o PZP. Vysokozdvížny vozík považujeme za samostatné nekoľajové vozidlo, keďže je schopné samostatného pohybu po vozovke a neskladá sa z viacerých častí, ktorých nekompletnosť prezuje nefunkčnosť celku a nejde ani o koľajový prostriedok. Samostatný pohon je tu zabezpečený vlastným spaľovacím, prípadne elektrickým motorom. Najdelikátnejšou časťou definície je koniec vety § 2 písm. a), kde sa uvádza, že na to, aby mohol byť vysokozdvížny vozík považovaný za motorové vozidlo, musí sa mu vydávať osvedčenie o evidencii vozidla, technické osvedčenie alebo obdobný preukaz. V tejto súvislosti je vhodné poukázať na nedokonavý vid slovesa, že sa osvedčenie alebo preukaz musí „vydávať“ a nie, že sa musí vydať. Z toho možno vyvodíť, že aby bol stroj uznaný za motorové vozidlo v zmysle citovaného zákona, stačí, ak prezumujeme, že za normálnych okolností, ak by držiteľ požiadal o vydanie uvedeného osvedčenia alebo preukazu, takéto doklady by mu boli vydané. Do pôsobnosti zákona o PZP tak spadá každý stroj, ktorý spĺňa obligatórne znaky motorového vozidla kumulatívne a ktorému by sa v prípade požiadania vydalo príslušné osvedčenie alebo preukaz.

Pre posúdenie situácie, či sa pre daný druh vozidla vydáva osvedčenie alebo preukaz, musíme nadviazať na zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov, kde sa v § 114 odseku 1 definuje, že „každé vozidlo, o ktorom schvaľovací úrad rozhodol, že musí byť evidované orgánom Policajného zboru, a ktoré doteraz nebolo prihlásené do evidencie vozidiel, musí byť prihlásené na orgáne Policajného zboru“. V nasledujúcom odseku uvedeného paragrafu sa hovorí, že „vlastník vozidla, ktoré doteraz nebolo prihlásené do evidencie vozidiel, je povinný osobne toto vozidlo prihlásiť do 15 dní po jeho nadobudnutí; pritom uvedie, kto má byť zapísaný v osvedčení o evidencii časť I a časť II ako jeho držiteľ“. Z toho teda jednoznačne vyplýva, že osvedčenie o evidencii vozidla vydáva orgán Policajného zboru v prípade, ak pre uvedený typ vozidla tak bolo rozhodnuté schvaľovacím úradom.

Keďže v prípade vysokozdvížneho vozíka prax ukazuje, že nie je jednoznačné, či má alebo nemá byť zaradený do evidencie vozidiel, a teda aj byť povinným subjektom registrácie (mať osvedčenie o evidencii vozidla vydané orgánom Policajného zboru SR), musíme v prvom rade vyriešiť otázku, či sa pre vysokozdvížny vozík vydáva technické osvedčenie alebo obdobný preukaz v zmysle definície motorového vozidla zákona o PZP. V tejto súvislosti je nevyhnutné dať do pozornosti § 23 zákona č. 725/2004 Z. z. o prevádzke vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách, kde sa v odseku 3 v druhej vete uvádza, že „v prípade, ak vozidlo nepodlieha prihláseniu do evidencie vozidiel, tak sa mu vydáva technický preukaz“.

Z uvedeného možno dedukovať záver, že ak bol vysokozdvížny vozík (spravidla taký, pri kto-



rom sa predpokladá častejšia účasť v premávke na pozemných komunikáciách) zaevidovaný na útvar Policajného zboru a bolo mu pridelené aj evidenčné číslo vozidla, je jednoznačne motorovým vozidlom podľa zákona o PZP, keďže splnil v plnom rozsahu definíciu motorového vozidla.

Na druhej strane vysokozdvížný vozík, ktorého využitie sa predpokladá skôr v interiéroch priestoroch, ako je napríklad sklad alebo hala, nemusí síce byť zapísaný do evidencie vozidiel, no v zmysle § 23 ods. 3 zákona č. 725/2004 Z. z. o prevádzke vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách by mu malo byť vydané technické osvedčenie vozidla, a teda od okamihu jeho vydania tiež napĺňa aj poslednú časť definície motorového vozidla v zmysle zákona o PZP.

Prikláňame sa k názoru, že nie je podstatné, na aký účel je vysokozdvížný vozík určený, či na interiérové alebo aj exteriérové použitie, rovnako nie je dôležité, či sa používa na pozemných komunikáciách, ale v prípade, že spĺňa definíciu motorového vozidla v zmysle § 2 zákona o PZP, jeho držiteľ je povinný uzavrieť poisťnú zmluvu o povinnom zmluvnom poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú motorovým vozidlom. Uvedené napokon podporuje aj základný účel zákona o PZP, ktorým je zabezpečenie čo najširšej ochrany práv osôb poškodených prevádzkou akýchkoľvek motorových vozidiel. Obdobne v poznámke k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2009/103/ES zo 16. septembra 2009 sa sleduje primárne náhrada škody spôsobená vozidlom ako verejný záujem zabezpečený prostredníctvom krytia zodpovednosti za škodu vzhľadom na používanie vozidiel normálne sa nachádzajúcich na území príslušného členského štátu, pričom smernica definuje vozidlo v článku 1 ods. 1 ako akékoľvek motorové

vozidlo určené na pohyb po pevnine s mechanickým pohonom, ktoré sa však neprevádzkuje na koľajniciach, a akékoľvek prípojné vozidlo, pripojené alebo nepripojené. Každý členský štát má síce právo v rámci národnej legislatívy ustanoviť typy vozidiel alebo určité vozidlá, na ktoré sa povinné poistenie zodpovednosti za škodu spôsobenú motorovým vozidlom nevzťahuje, ale v takomto prípade členské štáty zabezpečia, že s týmito vozidlami sa zaobchádza rovnako ako s vozidlami, pre ktoré poisťná povinnosť stanovená v článku 3 smernice nebola splnená. Možno teda konštatovať, že aj zámerom európskych právnych predpisov bolo zabezpečenie krytia zodpovednosti za škody spôsobené motorovým vozidlom v čo najširšom rozsahu, t. j. pri každom motorovom vozidle, ktoré je spôsobilé škodu privodiť (v našom prípade aj pri vysokozdvížných vozíkoch).

Záverom je potrebné skonštatovať, že potenciálne riziko spôsobiť škodu na majetku či zdraví osôb prostredníctvom prevádzky vysokozdvížných vozíkov je vzhľadom na robustnosť, konštrukciu a váhu týchto strojov značné, bez ohľadu na to, či takéto stroje vstupujú na verejné komunikácie alebo manipulujú s predmetmi iba na súkromnom pozemku. Napokon, vo viacerých prípadoch, kde došlo k stretu vysokozdvížného vozíku s iným motorovým vozidlom, boli spôsobené nielen materiálne škody na motorovom vozidle, ale aj škody na zdraví osôb (v mimoriadnych prípadoch dokonca s trvalými následkami). Preto považujú autori článku za odôvodnené a obozretné, aby majitelia, resp. držiteľia vysokozdvížných vozíkov uzatvorili povinné zmluvné poistenie zodpovednosti za škodu spôsobenú motorovým vozidlom na všetky tieto vozidlá ešte pred ich prvým použitím.