

**P a n e u r ó p s k a v y s o k á š k o l a**  
**Fakulta práva**

**P O S U D O K**  
**oponenta habilitačnej práce**

**Meno a priezvisko: Dr. Jaroslav Szechowicz**

**Názov práce: Občiankoprávna zodpovednosť vlastníka motorového vozidla za škody spôsobené v cestnej premávke**

**Titul, meno a priezvisko oponenta: doc. JUDr. Bronislava Pavelková, PhD.**

**Pracovisko a funkcia oponenta: Ústav súkromného práva, PEVŠ, Bratislava**

Predložená habilitačná práca si za tému vybrala osobitný druh zodpovednosti za škodu – u nás známy pod názvom „zodpovednosť za škodu spôsobenú prevádzkou dopravných prostriedkov“. Problematiku ale autor v názve zúžil len na zodpovednosť vlastníka, čo by v našej právnej úprave existujúce súvisiace ustanovenia zákona obmedzovalo. Avšak po prečítaní práce, ktorá je písaná podľa poľskej právnej úpravy, som si uvedomila, že o obmedzenie nejde. Bez ohľadu na fakt, ktorý právny poriadok je zdrojom pre písanie práce, možno ale zhodnotiť, že ide o prínosnú tému. Takéto komplexné, podrobné spracovanie konkrétneho inštitútu je vždy užitočné tak pre teóriu, ako aj pre prax. Z uvedeného dôvodu hodnotím výber témy pozitívne.

Práca má peknú, logickú systematiku. Autor v úvode systematiku vysvetľuje, čo prispelo k lepšej čitateľnosti. Začína širším kontextom – pojmami motorový dopravný prostriedok, prevádzka motorového dopravného prostriedku, vlastník dopravného prostriedku. Druhá časť sa venuje zásadám zodpovednosti, čo je pojem, ktorý slovenské právo nepoužíva. Autor pod tento pojem podriadil čiastočne (slovenské) predpoklady zodpovednosti – zavinenie, čiastočne druhy zodpovednosti (subjektívna zodpovednosť) a čiastočne okolnosti odôvodňujúce vylúčenie zodpovednosti alebo modifikačné činitele výšky škody. Ako oponent neviem posúdiť systémovú logiku tejto časti, pretože dôkladne nepoznám poľské právo. V slovenskom práve by takto formulovaná časť neobstála. Neviem nájsť v našom práve spoločný prvok pre tieto kapitoly. Tretia časť práce je pomenovaná „Všeobecná charakteristika škody“. Autor sa tu venuje pojmu škoda a jej druhom. Potom zrazu v tretej kapitole tejto časti zaradil tému príčinnej súvislosti ako podmienky zodpovednosti, čo je u nás opäť jeden z predpokladov zodpovednosti. Ani tu nevidím logickú niť, ale verím, že počas habilitácie toto autor logiky odôvodní. Kapitola

s názvom „Pravidlo plnej zodpovednosti za škodu“ sem logicky patrí. V štvrtej časti je spracovaný osobitný druh škody – škoda na majetku. Tu sa potom kapitoly venujú buď škode spôsobenej úplným zničením vozidla alebo poškodením vozidla. Chýba mi kapitola o škodách na inom majetku (než je motorové vozidlo) – napríklad môže ísť o vec, do ktorej vozidlo narazilo, veci nachádzajúce sa vo vozidle apod. Uvedomujem si, že práca už v tomto znení ďaleko prekročila požadovaný rozsah a tak autor nemohol venovať pozornosť všetkým aspektom. Preto toto ponúkam len ako podnet na zamyslenie napríklad pre účely publikovania práce vo forme monografie. V piatej časti autor rozoberá škody spôsobené na osobe a ich spôsob náhrady. V šiestej časti potom túto začatú tému dokončuje spracovaním nemajetkovej škody na osobe v dôsledku ublíženia na tele alebo poškodenia zdravia. Hoci chápem, že ide o iný druh škody, predsa si myslím, že táto časť mala systematicky patriť do piatej časti. Tiež ma trochu rušila nejednotná logika štvrtej, piatej a šiestej časti, ktoré sú venované jednotlivým druhom škody, ale majú úplne odlišnú štruktúru. Pre vysvetlenie tejto mojej výtky chcem uviesť príklad – kapitola 6.5 (Premlčanie) sa nachádza len v šiestej časti, štvrtá a piata ju nemajú vôbec. Pričom sa autor v tejto kapitole venuje premlčaniu všetkých nárokov na náhradu škody. Viac by pomohlo orientácii v práci, keby každá z posledných troch kapitol mala rovnakú systematiku – napr. charakteristika škody, náhrada škody, nároky z náhrady škody, premlčanie, dedenie ..). Prácu uzatvára záver.

Pokiaľ sa týka formálnej stránky práce, tak možno konštatovať, že spĺňa predpísané náležitosti. V práci je pomerne stručný úvod (len v rozsahu 1 strany), čo je príliš málo nato, aby voviedol čitateľa do problematiky a naplnil všetky požadované vedecké náležitosti. Chýba tam napríklad odôvodnenie metodológie práce, jej ciele, vnútroštátny a medzinárodný právny kontext. Podobne možno vyhodnotiť aj záver práce, ktorý je skôr len formálnym ukončením práce a postráda vedecký aspekt. V práci je vidieť, že autora zvolená téma bavila a rozumie jej (najmä z praktického hľadiska). Jeho právnický jazyk je pekný, určité problémy (o ktorých budem písať pri hodnotení obsahu práce) podľa mňa spôsobil preklad práce do slovenského jazyka.

Autor pracuje s rôznymi prameňmi, bibliografia je skutočne bohatá. I na nej je vidieť, že sa v problematike výborne orientuje. Dominujú rozsudky, ktoré sú ale uvádzané inak, ako je u nás obvyklé. Bibliografické pramene sú do práce dobre zakomponované, veľmi pozitívne hodnotím, že autor na mnohých miestach uvádzal viaceré názory na konkrétnu problematiku, ktoré potom navzájom konfrontoval a nikdy nevynechal vlastnú odpoveď na rozoberaný problém.

Obsahová stránka práce je determinovaná širokým záberom problematiky a zvolenou systematikou. Pri jej čítaní mi napadlo viacero polemík. Veľmi ma zaujala kapitola, týkajúca sa vysvetlenia pojmu „vlastník motorového dopravného prostriedku“. O tejto téme sa nám dúfam podarí viac hovoriť na habilitačnej prednáške, lebo niektoré pojmy v nej obsiahnuté sú slovenskému právu absolútne neznáme. Práve v tejto kapitole som niekedy badala, že preklad z poľského do slovenského jazyka mohol spôsobiť problém s porozumením textu. Pojmy sa prelínali, niekedy sa mi nepodarilo odhaliť, koho práve autor myslí (vlastníka, držiteľa, detentora..) Slovenská teória práva nepozná samostatného vlastníka, ani závislého vlastníka a detentorom myslí (napriek podobnej definícii) úplne inú osobu.

Možno autora zaujme, že slovenské občianske právo pozná len vlastníka, ktorým myslí osobu so všetkými vlastníckymi oprávneniami. Nijako sa vlastnícke právo nedelí, ani nešpecifikuje. Od vlastníctva sa môže fakticky oddeliť jedna jeho súčasť (držba), avšak držiteľ sa nestáva vlastníkom, len sa ako vlastník správa (hoci ním nie je). Jeho vedomosť o tom, že nie je vlastníkom delí držbu na oprávnenú a neoprávnenú. Za škodu spôsobenú prevádzkou dopravných prostriedkov (slovenská varianta zodpovednosti, rozoberanej v práci) zásadne zodpovedá prevádzkovateľ vozidla, čo je buď vlastník alebo držiteľ (napríklad v prípade leasingu vozidla). Táto zodpovednosť je prísne objektívna. Nič však nebráni poškodenému, aby náhradu škody žiadal aj od vodiča (ak je rozdielny od prevádzkovateľa). V tomto prípade je zodpovednosť subjektívna a teda sa musí preukázať zavinenie vodiča. Dokonca môžu tieto nároky z oboch zodpovedností obstáť aj popri sebe. Inak máme upravenú tiež zodpovednosť v prípade krádeže dopravného prostriedku a v prípade, že bolo zverené do opravy. Tu prevádzkovateľ nezodpovedá, ale zodpovednosť (objektívnu) majú iné osoby a to zo zákona. Systematika premlčania nárokov zo zodpovednosti za škodu je podobná ako v slovenskej právnej úprave (objektívna/subjektívna lehota), avšak v slovenskom práve nie je deliacim kritériom pre predĺženie objektívnej lehoty vražda alebo iný závažný trestný čin, ale úmyselné zavinené konanie. Náhrada škody, spôsobenej na zdraví sa v slovenskom práve premlčuje len v subjektívnej lehote. Objektívna neplynie vôbec (k polemike na strane 211-212 práce).

#### **Záver:**

**Myslím, že je už z obsahu mojich pripomienok zjavné, že ide o polemiku s názormi autora a nie o kritiku. Práca je určite prínosom pre právnu vedu i prax a predpokladám, že autor ju využije na publikovanie ako monografiu. Hodnotím ju ako kvalitnú a na obhajobu u odporúčam.**

*Judr. Pavellora!*