

Súd: Mestský súd Bratislava IV  
Spisová značka: B1-18C/26/2016  
Identifikačné číslo súdneho spisu: 1116204307  
Dátum vydania rozhodnutia: 20. 06. 2023  
Meno a priezvisko sudcu, VSÚ: JUDr. Silvia Rovňánková  
ECLI: ECLI:SK:MSBA4:2023:1116204307.7

## ROZSUDOK V MENE SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Mestský súd Bratislava IV v konaní pred sudkyňou JUDr. Silviou Rovňánkovou v sporovej veci žalobcu: W. O., I.. XX.XX.XXXX, Z. R.. Z. XX, Z., zastúpený: Advokátska kancelária JUDr. Jakub Mandelík, s.r.o., so sídlom Záhradnícka 51, Bratislava, IČO: 47 234 318, proti žalovanému: Wüstenrot poisťovňa, a. s., so sídlom Digital Park I, Einsteinova 21, Bratislava, IČO: 31 383 408, zastúpený: SEDLAČKO & PARTNERS, s.r.o., so sídlom Štefánikova 8, Bratislava, IČO: 36 853 186, o náhradu škody na zdraví, takto

### rozhodol:

I. Súd žalobu v celom rozsahu **z a m i e t a**.

II. Žalovaný **m á** voči žalobcovi nárok na náhradu trov konania v rozsahu 100%. O výške trov konania rozhodne súd po právoplatnosti tohto rozsudku samostatným uznesením.

### o d ô v o d n e n i e :

1. Žalobca sa žalobou doručenou Okresnému súdu Bratislava I dňa 01.03.2016 voči žalovanému domáha náhrady škody na zdraví vo výške 15.345,40 eur titulom bolestného a sumy vo výške 26.919,90 eur titulom sťaženia spoločenského uplatnenia. Svoj nárok odôvodnil tým, že dňa 05.08.2013 v čase približne o 19:05 hod. došlo na ceste do Devínskej Novej Vsi v Bratislave k dopravnej nehode, pri ktorej vodička osobného motorového vozidla značky Š. T., S.: Z.-XXX-N. S. M. sa pri odbáčaní doľava zrazila s motocyklom E.. K. M., S.: Z.-XXX-F., ktorý riadil žalobca. Rozhodnutím Okresného dopravného inšpektorátu OR PZ v Bratislave IV o priestupku zo dňa 12.03.2014 bol žalobca uznaný vinným z priestupku podľa § 22 ods. 1 písm. g) zákona č. 372/1992 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov. Žalobca mal za to, že výsledky znaleckého dokazovania z odboru cestnej dopravy preukazujú, že žalobca dopravnú nehodu iba spoluzavinil, pričom minimálne v rovnakej miere nesie za vznik dopravnej nehody zodpovednosť aj vodička kolidujúceho vozidla a preto sa s uvedeným rozhodnutím nestotožnil. Žalobca pri dopravnej nehode utrpel mnohopočetné zranenia, v dôsledku ktorých bol viackrát ústavne hospitalizovaný a musel sa podrobiť náročnej a komplikovanej liečbe. K svojmu tvrdeniu o spoluvine žalobcu na vzniku dopravnej nehody žalobca poukázal na znalecký posudok č. 53/2013 súdneho znalca R.. R. W.. Š. z odboru cestnej dopravy, zo záveru ktorého podľa názoru žalobcu má vyplývať, že k dopravnej nehode došlo nielen v dôsledku pochybenia žalobcu, ale aj vodičky S. M.. Z uvedeného dôvodu žalobca akceptuje svoju spoluzodpovednosť na vzniku škodovej udalosti v rozsahu 30 %. Súvislosti s dopravnou nehodou si žalobca uplatnil nárok na bolestné. Uviedol, že B.. W.. B. Y., H., znalec z odboru zdravotníctvo a farmácia, odvetvie chirurgia a traumatológia ohodnotil bolestné žalobcu v znaleckom posudku Č.. E. XX/XXXX E. X. XX.XX.XXXX počtom 1.277,5 bodov. Po zohľadnení 30% miery spoluzodpovednosti žalobcu na vzniku škody na zdraví sa tak žalobca domáha bolestného vo výške 15.345,40 eur. V označenom znaleckom posudku znalec ohodnotil sťaženie spoločenského uplatnenia žalobcu vo výške 1.494 bodov, čo pri zohľadnení 30% miery spoluzodpovednosti predstavuje sumu vo výške 17.946,60 eur. Žalobca uviedol, že utrpené poškodenie zdravia má nepriaznivé následky pre jeho životné úkony, na uspokojovanie jeho životných a

spoločenských potrieb, ako aj na plnenie spoločenských úloh, teda, že ohľadom sťaženia spoločenského uplatnenia u neho ide o prípad hodný osobitného zreteľa. Žalobca nemal do času, keď sa stala dopravná nehoda prakticky žiadne zdravotné problémy a plnohodnotne a aktívne prežíval svoj život spôsobom zodpovedajúcim jeho veku. Úraz invalidizujúcim spôsobom zasiahol do jeho spôsobu života, pre žalobcu je dodnes veľmi ťažké vyrovnáť sa s trvalými následkami, ktoré zanechal na jeho zdraví. Trvalé následky výrazným spôsobom znižujú kvalitu života žalobcu a spôsobili, že po nehode je obmedzený prakticky v každej oblasti prežívania svojho života, a to po fyzickej aj psychickej stránke. Na základe odborného posudku Sociálnej poisťovne bol žalobca uznaný invalidným, pričom miera poklesu schopnosti vykonávať zárobkovú činnosť je o viac ako 70 %. Žalobca sa domáha zároveň za sťaženie spoločenského uplatnenia zvýšenia o 50 %, čo predstavuje sumu vo výške 8.973,30 eur.

2. Žalovaný sa vyjadril k žalobe podaním doručeným súdu dňa 10.06.2016, v ktorom namietol právny základ uplatneného nároku, pričom sa nestotožnil s tvrdením žalobcu ohľadne M. B.. S. M. za predmetnú dopravnú nehodu. Poukázal na Reláciu o priebehu dopravnej nehody dňa 05.08.2013, podľa ktorej žalobca jazdil na motocykli E.. K. z Dúbravky smerom do Devínskej Novej Vsi, pričom pred križovatkou s ul. Vápenka začal vľavo predchádzať dve vozidlá jazdiace za ním, ktoré spomalili, pričom jedno vozidlo, ktorého vodičkou bola S. M., odbáčalo na uvedenej križovatke doľava, následkom čoho došlo k zrážke. Z rozhodnutia o priestupku zo dňa 12.03.2014, T.-B.-XXX/BAIV-T.-XXXX je zrejmé, že žalobca bol uznaný vinným zo spáchania priestupku podľa § 22 ods. 1 písm. g) zákona o priestupkoch z dôvodu porušenia § 15 ods. 5 písm. g) zákona o cestnej premávke. Z predmetného rozhodnutia o priestupku odvolávajúc sa na závery znaleckého posudku z odboru cestná doprava Č.. XX/XXXX vypracovaným znalcom R.. R. Š. je zrejmé, že technickou príčinou tejto dopravnej nehody bolo to, že za danej dopravnej situácie, ktorá nebola spôsobilá na predchádzanie, vodič motocykla predchádzal pred ním idúce vozidlo technicky neprimeranou vysokou rýchlosťou a z vykonaných simulačných výpočtov vyplýva, že technika jazdy motocyklistu vykazovala viacero pochybení, motocyklista nesprávne vyhodnotil pred ním sa odvíjajúcu dopravnú situáciu a začal vozidlá predchádzať v čase, keď na to nebola situácia z technického hľadiska spôsobilá. Počas predchádzania dosiahol motocykel rýchlosť, ktorá bola vyššia nielen ako rýchlosť technicky primeraná danej situácii, ale bola vyššia ako rýchlosť jazdy v danom úseku cesty povolená. Takýmto nesprávnym spôsobom jazdy vytvoril vodič motocykla na vozovke nebezpečnú a následne aj kolíznu situáciu a zároveň v dôsledku neprimerane vysokej rýchlosti jazdy zamedzil vodičke vozidla Škoda zabrániť nehode. Žalovaný pripustil, že podľa rozhodnutia o priestupku aj v technike jazdy vodičky pani S. M.X. sa v kritickom čase vyskytli pochybenia, avšak touto nesprávnou technikou jazdy nevytvorila na vozovke kolíznu situáciu vo vzťahu k technickej neprimeranej rýchlosti jazdy motocykla. Vodič motocykla mal základnú bezproblémovú možnosť zabrániť nehode v prípade, ak by za danej dopravnej situácie v predmetnej križovatke pred ním sa pohybujúce vozidlá vôbec nepredchádzali. Žalovaný poukázal aj na ďalšie konštatovanie v znaleckom posudku, podľa ktorého ani v prípade, ak by vodička B.. M. použila v rozhodnom čase správnu techniku jazdy, nemala autonómnou možnosť zabrániť kolízii predmetných vozidiel. Z vyjadrenia znalca je zrejmé, že aj keby vodička zareagovala na skutočnosť, že v danom čase je predbiehaná a ak by na takúto situáciu reagovala brzdením s polovičnou hodnotou brzdného spomalenia, aj tak by sa jej vozidlo neminulo bezkolízne s prebiehajúcim motocyklom. Je to spôsobené vysokou rýchlosťou jazdy motocyklom. Žalovaný mal za to, že správny orgán pri rozhodovaní o priestupku vychádzal komplexne z dôkazných materiálov, ktoré tvoria obsah priestupkového spisu, pričom vo svojom rozhodnutí nekonštatoval spoluzavinenie vodičky motorového vozidla Škoda. Zo spáchania priestupku proti bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky bol uznaný výlučne žalobca. Ak mal žalobca za to, že správny orgán nezohľadnil namietané spoluzavinenie vodičky vozidla Škoda, mal možnosť podať riadny opravný prostriedok vo forme odvolania na Krajský dopravný inšpektorát Krajského riaditeľstva Policajného zboru v Bratislave v zmysle poučenia správneho orgánu, prípadne po využití riadneho opravného prostriedku podať návrh na jeho preskúmanie súdom. Žalovaný mal za to, že priebeh nehody tak, ako ho zaznamenal Krajský dopravný inšpektorát v Bratislave v Relácii o priebehu dopravnej nehody nie je možné právne posúdiť tak, ako ho posúdil žalobca. Je možné vyvodiť záver, že škodu zaviniel výlučne vodič motocykla porušením právnej povinnosti vyplývajúcej zo zákona a nie v spoluzavinení s B.. S. M. tak, ako to konštatuje žalobca. S poukazom na uvedené skutočnosti žalovaný uviedol, že zo strany B.. S. M. nedošlo v príčinnej súvislosti s predmetnou dopravnou nehodou k porušeniu žiadnej povinnosti uloženej právnym predpisom, a teda neexistuje ani základný predpoklad nároku žalobcu na náhradu škody na zdraví. Navrhol žalobu v celom rozsahu zamietnuť ako nedôvodnú.

3. Na prejednanie sporu súd nariadil pojednávanie na dňa 11.05.2017, na ktorom žalobca prostredníctvom svojho právneho zástupcu uviedol, že voči rozhodnutiu Okresného dopravného

inšpektorátu bolo podané odvolanie, rovnako bola podaná žaloba o preskúmanie rozhodnutia Krajského dopravného inšpektorátu a odvolanie voči rozhodnutiu Krajského súdu Bratislave, ktorým bola žaloba zamietnutá. Nakoľko nebolo v danom čase právoplatne rozhodnuté o otázke viny poškodeného v súvislosti s dopravnou nehodou, navrhol žalobca prerušiť konanie. Súd uznesením na pojednávaní prerušil konanie do právoplatného skončenia konania o preskúmaní rozhodnutia Krajského dopravného inšpektorátu o priestupku, z ktorého bol žalobca uznaný vinný, na základe rozhodnutia Okresného dopravného inšpektorátu OR PZ Bratislava zo dňa 12.03.2014, Č.. T.-B.-XXX-Z.-T.-XXXX, vedené na Krajskom súde v Bratislave pod sp. zn. 2S/116/2014.

4. Uznesením zo dňa 28.07.2022, č.k. 18C/26/2016-309, súd rozhodol o pokračovaní v konaní. Vyzval sporové strany na uvedenie nových skutočností doplnenie návrhov na doplnenie dokazovania, žalovaného na vyjadrenie k rozsudku Krajského súdu Bratislave zo dňa 10.04.2016, č.k. 2S/116/2014-59 a rozsudku Najvyššieho správneho súdu SR zo dňa 27.10.2021, č.k. 2Asan /7/2020-105.

5. Žalovaný podaním zo dňa 02.09.2022 reagoval na výzvu súdu. Uviedol, že žalobca sa domnieva, že na základe jedinej vety z odôvodnenia rozsudku NS SR V. O. B.. S. M. spoluvinná na vzniku dopravnej nehody v rozsahu 70 %, s čím sa však žalovaný nestotožňuje a domnieva sa, že rozsudok potvrdzuje presný opak, t. j. výlučné zavinenie žalobcu na vzniku dopravnej nehody. Z odôvodnenia rozsudku poukázal žalovaný na konštatovanie množstva porušení pravidiel cestnej premávky zo strany žalobcu: porušenie zákazu predchádzania pred križovatkou, zákazu predchádzania pri nedostatočnom rozhlade a nedodržania dostatočného bočného odstupu od predchádzaného vozidla; vedenie motocykla technicky neprimeranou a nepovolenou rýchlosťou; opomenutie povinnosti dbať na zvýšenú opatrnosť a porušenie zákazu ohrozenia vodiča odbočujúceho vozidla. Z týchto skutočností podľa názoru žalovaného je zrejmé, že pôvodcom kolíznej situácie bol žalobca, ktorý vytvoril nebezpečnú a náhlu prekážku. Mal za to, že v súhrne možno konštatovať, že priestupkovú zodpovednosť žalobcu potvrdil Okresný dopravný inšpektorát, Krajský dopravný inšpektorát, Krajský súd v Bratislave a Najvyšší súd Slovenskej republiky. Vodička B.. S. M. nebola vyodená priestupková, ani trestnoprávna zodpovednosť, čo nasvedčuje skutočnosti, že ani čiastočne nie je daná jej zodpovednosť za vznik dopravnej nehody. Opačný záver, a teda aspoň čiastočná zodpovednosť za vznik nehody a ťažkú ujmu na zdraví žalobcu by totiž nevyhnutne smeroval k tomu, že orgány činné v trestnom konaní by boli povinné ex offio vyvodit' trestnoprávnu zodpovednosť voči B.. S. M. pre trestný čin ublíženia na zdraví ( k čomu nedošlo). V súvislosti s uplatneným nárokom na náhradu bolestného žalovaný namietal nedôvodnosť niektorých uplatnených položiek; rovnako namietol samotná bodové ohodnotenie nároku na náhradu za sťaženie spoločenského uplatnenia, nestotožnil sa s 80% zvýšením základného bodového ohodnotenia v zmysle § 10 ods. 4 ZoBSSU; namietol uplatnený nárok na náhradu za sťaženie spoločenského uplatnenia, ktorý žalobca navrhol zvýšiť o 50%. Mal za to, že bez ďalšieho nemôže byť poškodenému paušálne priznaná maximálna hranica mimoriadneho zvýšenia. Žalovaný vzniesol námietku rozporu uplatneného nároku s dobrými mravmi a zároveň námietku premlčania uplatneného nároku.

6. Žalobca v podaní zo dňa 24.08.2022 (pravdepodobne nesprávne uvedený dátum vyhotovenia podania, nakoľko žalobca ním reaguje na podanie žalovaného zo dňa 02.09.2022, podanie bolo doručené krátkou cestou na pojednávaní dňa 24.02.2023) poukázal na rozhodnutie NS SR, v zmysle ktorého uznanie žalobcu za vinného v priestupkovom konaní nie je prekážkou pomerného uplatnenia nárokov na náhradu škody podľa zodpovednosti. Spoluviná poškodenej (správne malo byť pravdepodobne „poškodeného“ - pozn. súdu) má význam pre uplatnenie škodových nárokov. V tomto konaní tak ostáva určiť pomer zodpovednosti. Žalobca pravdepodobne smeroval ďalší popis k výpočtu pochybení, ktorých sa mala dopustiť B.. S. M., keď uviedol, že: 1. Vykonala odbočenie v čase, keď bola predchádzaná, čo mohla a mala vidieť a upustiť od odbočovacieho manévru a preto mala rovnako základnú bezproblémovú možnosť zabrániť zrážke; 2. Pred odbočením sa ani nezaradila čo najviac vľavo (§ 19 ods. 3 ZoCP). Ak by tak urobila, bol by jej úmysel odbočiť zrejmý a bolo by ju tiež možné predísť vpravo; 3. Nedodržala povinnosť zvýšenej opatrnosti pred odbočovaním (§ 19 ods. 1 ZoCP) a vôbec nedbala na dopravnú situáciu za ňou. K predchádzaniu žalobcu v križovatke uviedol, že ide o málo frekventovanú križovatkú v extraviláne a poukázal na § 15 ods. 5 písm. g) ZoCP, v zmysle ktorého je možné predchádzať motocykel bez postranného vozíka a niet, podľa jeho názoru, dôvodu, pre ktorý by to nemalo platiť i naopak. Doplniť dokazovanie kontrolným znaleckým posudkom z odboru cestnej dopravy považoval žalobca za nadbytočné, nakoľko z oboch predložených posudkov vyplynuli pochybenia vo vzťahu k technike jazdy oboch účastníkov. Nevyvodenie zodpovednosti voči vodičke považoval žalobca za málo významné, keďže sa prakticky nikdy nevedie konanie s oboma účastníkmi

nehody súčasne. K námietke premlčania bolestného žalobca uviedol, že dopravnej nehode došlo dňa 05.08.2013, žaloba bola doručená súdu dňa 01.03.2016. Poukázal na rozhodovaciu prax súdov a na skutočnosť, že premlčacia doba na uplatnenie nároku z povinného zmluvného poistenia začína plynúť rok po poistnej udalosti. Za určujúce zároveň žalobca považoval aj ustálenie zdravotného stavu, v rokoch 2013-2015 podstupoval žalobca opakované hospitalizácie a operácie, ktoré ustálenie zdravotného stavu oddialili a teda aj začiatok plynutia premlčacej doby. K námietke premlčania nároku za SSU žalobca uviedol, že premlčanie nezačína skôr ako rok po dopravnej nehode, preto je podľa jeho názoru námietka v tomto ohľade nedôvodná. V súvislosti s námietkou rozporu uplatneného nároku s dobrými mravmi žalobca uviedol, že si uplatňuje legitímny pomerný nárok, keď podľa jeho názoru spoluvina iného účastníka cestnej premávky má relevanciu pri uplatňovaní poistných nárokov a táto z jeho pohľadu preukázateľne konštatovaná bola.

7. Na preukázanie svojich tvrdení sporové strany predložili súdu nasledovné prostriedky procesného útoku a procesnej obrany: Rozhodnutie o priestupku zo dňa 12.03.2014, prepúšťacie správy, Znalecký posudok Č.. XX/XXXX znalca R.. R. Š., Znalecký posudok Č.. XX/XXXX znalca B.. W.. B. Y., H., Výzva na plnenie zo dňa 29.02.2016, Rozhodnutie Sociálnej poisťovne zo dňa 01.12.2015, Znalecký posudok č. XX/XXXX E. R.. G. N.L.), Relácia dopravnej polície PZ o priebehu dopravnej nehody zo dňa 03.09.2013, Odvolanie proti rozhodnutiu o priestupku zo dňa 04.04.2014, Rozhodnutie o odvolaní zo dňa 02.05.2014, Žaloba o preskúmanie zákonnosti rozhodnutia zo dňa 26.05.2014, Rozsudok Krajského súdu v Bratislave zo dňa 10.02.2016, č. k. 2S/116/2014-13, Odvolanie voči rozsudku zo dňa 03.03.2016), Uznesenie NS SR zo dňa 26.04.2018, sp. zn. 2Sžo/75/2016, lekárske správy žalobcu, preukazujúce pretrvávajúce podstatných zdravotných ťažkostí.

8. Súd vykonal dokazovanie z predložených písomných a ústnych vyjadrení sporových strán, z listinných dôkazov (uvedených nižšie), na základe ktorých súd ustálil nasledujúci skutkový a právny stav:

9. Z Rozhodnutia o priestupku Okresného riaditeľstva PZ v Bratislave IV, Okresný dopravný inšpektorát, č. T.-B.-XXX/BAIV-T.-XXXX, zo dňa 12.03.2014, mal súd preukázané, že žalobca bol uznaný vinným zo spáchania priestupku podľa § 22 ods. 1 písm. g) zákona SNR č. 372/1990 Zb. o priestupkoch účinného v čase spáchania priestupku, za čo mu bola uložená peňažná pokuta vo výške 350,- eur a zákaz činnosti viesť motorové vozidlo na dobu osem mesiacov. Žalobca dňa 05.08.2013 v čase o 19,05 hod. viedol motocykel E.. K. S. Z.-XXX-F. po Ceste do Devínskej Novej Vsi v takej vzdialenosti pred križovatkou, ktorá nie je dostatočná na bezpečné dokončenie predchádzania pred úrovňou križovatky, kde predchádzal pred ním idúce motorové vozidlá, v dôsledku čoho došlo k zrážke s motorovým vozidlom E.. Š. T. S.: Z.-XXX-N. O. S. M., ktorá odbočovala vľavo ku B.. Pri dopravnej nehode došlo k zraneniu žalobcu. Z odôvodnenia rozhodnutia vyplýva, že žalobca mal za to, že nie je dostatočne preukázané zavinenie dopravnej nehody zo strany žalobcu, preto navrhol vypracovať znalecký posudok.

10. Z Rozhodnutia o odvolaní (proti rozhodnutiu Okresného dopravného inšpektorátu Okresného riaditeľstva PZ v Bratislave IV o priestupku, Č.. T.-B.-XX/BAIV-T.-XXXX, zo dňa 12.03.2014) Krajského riaditeľstva PZ v Bratislave, Krajský dopravný Inšpektorát, zo dňa 05.02.2014, č. N.-Z.-N.-XX/XXXX-B., vyplýva, že odvolací orgán odvolanie žalobcu zamietol a rozhodnutie prvoinštančného orgánu potvrdil. Z odôvodnenia rozhodnutia vyplýva, že priestupok bol jednoznačne preukázaný a skutkový stav riadne zistený. Z dôkazov získaných počas objasňovania priestupku možno vyvodiť spáchanie priestupku účastníkom konania. Počas predchádzania dosiahol motocykel vedený účastníkom konania rýchlosť, ktorá bola vyššia nielen ako rýchlosť technicky primeraná k danej situácii, ale bola vyššia aj ako rýchlosť jazdy v danom úseku cesty povolená. Takýmto nesprávnym spôsobom jazdy vytvoril vodič motocykla na vozovke nebezpečnú a následne kolíznú situáciu a zároveň v dôsledku neprimerane vysokej rýchlosti jazdy zamedzil vodičke vozidla Škoda zabrániť nehode. Odvolací orgán nemal za preukázané „iba spoluzavinenie“ dopravnej nehody účastníkom konania. Vyvodil, že účastník konania mal na rozdiel od vodičky vozidla Škoda viacero autonómnych možností na zabránenie nehode. Rovnako konštatoval, že neboli naplnené všetky znaky skutkovej podstaty prečinu ublíženia na zdraví podľa § 157 ods. 1 TZ, nakoľko vodička nespôsobilá dopravnú nehodu a z nedbanlivosti ona sama nespôsobilá ťažkú ujmu na zdraví obvinenému a ona sama bola W.. O. ohrozovaná, ako to vyplýva zo znaleckého posudku. Zároveň vodička nesmela byť počas odbočovania doľava motocyklom ohrozená a výpočtom bolo zistené, že ja keby vodička zareagovala na skutočnosť, že je v danom čase predbiehaná a ak by na takúto situáciu reagovala brzdením s polovičnou hodnotou brzdného spomalenia, aj tak by sa neuvedené vozidlo neminulo bezkolízne s predbiehajúcim motocyklom, čo bolo zapríčinené vysokou rýchlosťou

jazdy motocykla. Účastník konania nemal zvyšovať rýchlosť svojej jazdy a mal sa riadne presvedčiť o aktuálnej dopravnej situácii, ktorá bola pred ním.

11. O žalobe o preskúmanie zákonnosti rozhodnutia žalovaného Č.. N.-Z.-N.-XX/XXXX-B. zo dňa 02.05.2014, rozhodol Krajský súd v Bratislave rozsudkom zo dňa 10.02.2016, č.k. 2S/116/2014-59, právoplatným dňa 27.06.2019, ktorým žalobu zamietol. Súd v odôvodnení rozsudku konštatoval, že žalobca porušil svojim konaním v rozhodnom čase hneď viacero ustanovení zákona č. 8/2009 Z. z., dopustil porušenia § 15 ods. 5 písm. g) zákona č. 8/2009 Z. z., keď tento predbiehal v priestore križovatky, kde došlo i k zrážke s vozidlom S. M., pričom povinnosťou vodiča je nepredchádzať pri jazde cez križovatku a v takej vzdialenosti pred križovatkou, ktorá nie je dostatočne bezpečná na dokončenie predchádzania pred úrovňou križovatky. Tak žalobca vytvoril na vozovke nebezpečnú a následne aj kolíznu situáciu, ktorej dôsledkom bola dopravná nehoda. K spoluzodpovednosti za vznik dopravnej nehody súd uviedol, že tvrdenie žalobcu je vyvrátené závermi znaleckého posudku, z ktorého vyplýva, že žalobca v dôsledku opísaného konania (spôsobu jazdy) a zároveň v dôsledku neprimerane vysokej rýchlosti jazdy zapríčinil dopravnú nehodu, pričom tiež zamedzil vodičke S. M. nehode zabrániť. Súd pripustil konštatovanie znalca, že vodička náležite nesledovala alebo správne nevyhodnotila v rozhodnom čase aktuálnu dopravnú situáciu za ňou vedeným vozidlom a pre odbočenie doľava sa rozhodla, aj ho realizovala v čase, keď na to nebola situácia z technického hľadiska spôsobilá, pretože už bola predchádzaná motocyklom žalobcu. Súd dal do pozornosti aj konštatovanie znalca, že vodička takouto nesprávnou technikou jazdy nevytvorila na vozovke kolíznu situáciu, pokiaľ by žalobca jazdil technicky primeraným spôsobom a tiež, že ak by aj vodička použila v rozhodnom čase správnu techniku jazdy, nemala autonómnou možnosť zabrániť kolízii predmetných vozidiel. Znalec dodal, že žalobca mal základnú bezproblémovú možnosť zabrániť nehode v prípade, ak by za danej dopravnej situácie v predmetnej križovatke pred ním sa pohybujúce vozidlá vôbec neprechádzali a ak sa už pre prechádzanie rozhodol, potom mal možnosť prechádzať podstatne opatrnejšie a nižšou rýchlosťou. V takom prípade mal možnosť bezkolízne zabrániť nehode do rýchlosti približne 50 km/h. Uvedený dodatok by bol relevantný len v prípade, keby k predbiehaniu zo strany žalobcu nedošlo v priestore križovatky. Z uvedených dôvodov súd námietku týkajúcu sa spoluzodpovednosti inej osoby ako žalobcu za spôsobenie dopravnej nehody neakceptoval. V ďalšom súd označil otázku spoluzavinenia dopravnej nehody S. M. pre posúdenie viny žalobcu z hľadiska § 22 ods. 1 písm. g) zákona o priestupkovom konaní v spojení s § 15 ods. 5 písm. g) zákona č. 8/2009 Z. z. za právne irelevantnú. Súd považoval za podstatnú uviesť aj ďalšie porušenia zákona žalobcom, a to § 16 ods. 1 a § 16 ods. 5 zákona č. 8/2009 Z. z..

12. O kasačnej sťažnosti proti vyššie uvedenému rozsudku krajského súdu rozhodol Najvyšší správny súd SR rozsudkom zo dňa 27.10.2021, sp. zn. 2Asan/7/2020, tak, že kasačnú sťažnosť zamietol. Z odôvodnenia rozhodnutia vyplýva konštatovanie kasačného súdu (č.l. 288), že nesprávna jazda vodičky M., uvedená v oboch znaleckých posudkoch, ktorá spočívala v porušení povinnosti zachovávať patričnú opatnosť, nemá vplyv na vinu sťažovateľa za spáchanie predmetného priestupku. Kasačný súd sa zaoberal aj rozpormi vo vzťahu k nesprávnej technike jazdy vodičky M. v oboch znaleckých posudkoch v konaní, keď R.. Š. konštatoval, že vodička M. nevytvorila na vozovke kolíznu situáciu, a naproti tomu R.. N. dospel k záveru, že príčinou vzniku dopravnej nehody bola nesprávna technika jazdy vodičky M.. K tomuto rozporu kasačný súd zaujal rovnaký postoj ako krajský súd, keď uviedol, že R.. N. nebol vyzvaný k posúdeniu aj ďalších relevantných zistení, že žalobca v dôsledku neprimerane vysokej rýchlosti jazdy zamedzil vodičke M. zabrániť nehode a teda zodpovednosť za vznik dopravnej nehody nemožno pripisovať výlučne vodičke M.. Vodička M. podľa znaleckých posudkov neoverením si aktuálnej dopravnej situácie v momente odbočovania nedbala na zvýšenú opatnosť, avšak sťažovateľ okrem toho, že prechádzal v takej vzdialenosti pred križovatkou, ktorá nie je dostatočná na bezpečné dokončenie predchádzania pred úrovňou križovatky, súčasne aj prekročil povolenú rýchlosť na danom úseku cesty. Okrem toho z jeho vyjadrenia, že sa domnieval, že pred ním jazdiace vozidlá spomaľujú kvôli nerovnosti na ceste, je zrejmé, že nemal pred sebou rozhľad na takú vzdialenosť, ktorá bola potrebná na bezpečné predchádzanie. Pri predchádzaní obmedzil vodiča vozidla, pred ktoré sa po predídení chcel zaradiť a keďže došlo k zrážke, tak pravdepodobne nezachoval ani dostatočný bočný odstup od predchádzaného vozidla. Z uvedeného vyplýva, že sťažovateľ porušil celkom zjavne hneď niekoľko ustanovení zákona č. 8/2009 z. z.. Sťažovateľ mal možnosť kolízii zabrániť, a ak sa už rozhodol predchádzať, mal tak urobiť opatrnejšie a s nižšou rýchlosťou do približne 50 km/h.

13. Zo znaleckého posudku č. 21/2016, vypracovaný znalcom z odboru doprava cestná R.. G.T. N., M. M. B. XXX, Z., dňa 15.05.2016 (na žiadosť žalobcu) vyplýva, okrem iného, hodnotenie

techniky jazdy účastníkov dopravnej nehody. Znalec konštatoval (č.l. 104), že vzhľadom na priebeh nehodového deja, resp. vzhľadom na možnosti zabránenia stretu vozidla Škoda s motocyklom zo strany vodiča motocyklu, vodička vozidla Škoda nedala počas odbočovania doľava prednosť v jazde vodičovi motocyklu jazdiacemu za vozidlom Škoda v protismernom jazdnom pruhu vozovky cesty do Devínskej Novej Vsi vzhľadom na skutočnú rýchlosť jazdy motocyklu v uvedenom úseku. Vodička vozidla Škoda začala manéver odbočovania doľava vykonávať v čase, keď už bolo vozidlo Škoda predchádzané motocyklom. Vodič motocyklu nemohol „nenáhlou“ zmenou rýchlosti alebo smeru jazdy motocyklu dopravnej nehode s vozidlom Škoda zabrániť. Z uvedeného podľa názoru znalca vyplýva z technického hľadiska nesprávna technika jazdy vodičky vozidla Škoda. Znalec ďalej uviedol, že na základe vypracovanej analýzy priebehu nehodového deja je možné konštatovať aj technicky nesprávnu techniku jazdy vodiča motocykla. Vodič motocyklu začal vykonávať manéver predchádzania vozidiel jazdiacich pred motocyklom po vozovke cesty do Devínskej Novej Vsi v takej vzdialenosti pred križovatkou, ktorá nebola dostatočná na bezpečné dokončenie predchádzania pred úrovňou križovatky. Nesprávnym prvkom v technike jazdy vodiča motocyklu bol nesprávny spôsob jazdy pri predchádzaní vozidiel jazdiacich pred motocyklom. Ako príčinu dopravnej nehody z technického hľadiska znalec určil nesprávnu techniku jazdy vodičky vozidla Škoda v súčinnosti z technického hľadiska nesprávnou technikou jazdy vodiča motocyklu. Podľa názoru znalca vodička vozidla Škoda mohla zabrániť z technického hľadiska stretu za predpokladu správnej techniky jazdy, t.j. za predpokladu dostatočného venovania sa riadeniu vozidla. Na základe vypracovanej analýzy priebehu nehodového deja znalec konštatoval, že vodič motocyklu nemohol stretu motocyklu s vozidlom Škoda zabrániť z technického hľadiska za týchto predpokladov: - za predpokladu počiatkovej rýchlosti jazdy motocyklu v rozsahu (56,7 ÷ 69,3) km/h, t. j. rýchlosti jazdy rovnajúcej sa rýchlosti jazdy ako pri skutočnom priebehu nehodového deja a za predpokladu reakcie vodiča motocyklu na vozidlo Škoda ako pri skutočnom priebehu nehodového deja, t. j. v okamihu, keď sa motocykel nachádzal vo vzdialenosti cca 17,0 m od VBM smerom do centra mesta (v tomto okamihu sa vozidlo Škoda nachádzalo vo vzdialenosti cca 3,1 m od VBM smerom do Devínskej Novej Vsi, pričom vozidlo Škoda sa v tomto okamihu nachádzalo v jazdnom pruhu vozovky smerom do Devínskej Novej Vsi) a následného brzdenia motocyklu maximálnym brzdným spomalením vzhľadom na povrch vozovky. Za týchto predpokladov by k stretu motocyklu s vozidlom Škoda došlo - nezabránenie stretu vozidla Škoda s motocyklom pri začiatku reakcie vodiča motocyklu ako pri skutočnom priebehu dopravnej nehody a brzdením motocyklu maximálnym brzdným spomalením vzhľadom na povrch vozovky.

14. Z výpovede žalobcu v zázname o podaní vysvetlenia zo dňa 14.08.2013 (uvedené v ZP č. 21/2016, str. 5 - č.l. 98) vyplynulo, že v rozhodnom čase jazdil na svojom motocykli z centra mesta do Devínskej Novej Vsi. Pred križovatkou s ulicou Vápenka jazdil za dvomi osobnými motorovými vozidlami rýchlosťou okolo 60 km/h. Počas jazdy zbadal zasvietenie brzdových svetiel na vozidle jazdiaceho pred motocyklom. Nevidel, že by toto vozidlo dalo znamenie o zmene smeru jazdy, preto sa rozhodol vozidlá jazdiace pred motocyklom predísť. Na motocykli zapol znamenie o zmene smeru jazdy a vybočil doľava, nakoľko v protismere nevidel žiadne vozidlá. Tieto vozidlá začal predchádzať. Keď sa motocyklom nachádzal v protismernej časti vozovky, videl, ako prvé vozidlo jazdiace pred motocyklom odbočuje v križovatke doľava. Vzhľadom k tomu, že by už nestihol motocyklom zabrzdiť, rozhodol sa toto vozidlo obísť zľava. Počas odbočovania narazil motocykel do ľavej prednej časti odbočujúceho vozidla. Následkom nárazu preletel do priekopy. Motocykel bol pred dopravnou nehodou v dobrom technickom stave. Počas jazdy mu svietilo do tváre slnko, preto nevidel na odbočujúcom vozidle zapnutú smerovku doľava. Pri nehode si zlomil členok pravej nohy.

15. Z výpovede vodičky S. M. v zázname o podaní vysvetlenia zo dňa 05.08.2013 (uvedené v ZP č. 21/2016, str. 5 - č.l. 98) vyplynulo, že vodička pred odbočením na ulicu Vápenka zapla znamenie o zmene smeru jazdy, pozrela sa do spätného zrkadla aj doľava, či môže odbočiť. V tom čase jazdilo motorové vozidlo Škoda rýchlosťou 30 km/h pri zaradenom druhom rýchlostnom stupni. Nakoľko v spätnom zrkadle, ani v mŕtvom uhle nikoho nevidela a ani v protismere nejazdili žiadne vozidlá, začala odbočovať vozidlom Škoda doľava. Tesne pred hranicou križovatky zacítila silný náraz. Po náraze vozidlom Škoda ihneď zastavila. Nepamätala si, ako vodič motocykla preletel, nakoľko bola v šoku. Vozidlo Škoda bolo pred dopravnou nehodou v dobrom technickom stave. Na vozidle Škoda bola poškodená ľavá predná časť. Pri nehode neutrpela žiadne zranenia.

16. Z výpovede svedka M. Č. v zázname o podaní vysvetlenia zo dňa 14.08.2013 (uvedené v ZP č. 21/2016, str. 5 - č.l. 98) vyplynulo, že v rozhodnom čase jazdil služobným vozidlom smerom do Devínskej

Novej Vsi rýchlosťou okolo 70 km/h za motocyklom. Pred odbočkou na ulicu Vápenka jedno z vozidiel jazdiacich v kolóne náhle spomalilo z dôvodu odbočovania na ulicu Vápenka doľava. Vozidlo odbočujúce doľava dávalo prednosť v jazde protiidúcemu vozidlu. Motocykel jazdiaci pred jeho vozidlom zrazu miesto zníženia rýchlosti zvýšil rýchlosť jazdy, vybočil doľava a chcel predbehnúť vozidlá jazdiace pred ním. Podľa jeho názoru vodička odbočujúca doľava nemohla vidieť motocykel, nakoľko za ňou jazdilo ešte jedno vozidlo. Keď bolo vozidlo odbočujúce doľava asi v jednej tretine protismerného jazdného pruhu, motocykel vybočil doľava. K zrážke motocyklu s odbočujúcim vozidlom došlo asi v polovici protismerného jazdného pruhu. Nevidel, či na motocykli bolo zapnuté znamenie o zmene smeru jazdy. Motocykel sa snažil doľava odbočujúcemu vozidlu vyhnúť, ale nestihol to a naradil do ľavej prednej časti odbočujúceho vozidla. Po náraze vodič motocykla preletel cez vozidlo a dopadol „do jarku“. Motocykel zostal kúsok za vodičom motocyklu.

17. Z Relácie dopravnej polície PZ o priebehu dopravnej nehody zo dňa 03.09.2013 vyplýva opis priebehu dopravnej nehody, ku ktorej došlo tak, že vodič O. jazdil na motocykli v smere z Dúbravky do Devínskej Novej Vsi, pričom pred križovatkou s ul. Vápenka začal vľavo predchádzať dve vozidlá jazdiace pred ním, ktoré spomalili, pričom prvé vozidlo, t.j. Škoda Octavia odbáčalo na uvedenej križovatkou doľava, následkom čoho došlo k zrážke. Vodič O. utrpel ťažké zranenie - otvorená zlomenina pravej nohy. U vodičov bol zistený negatívny výsledok dychovej skúšky. Za rozhodujúcu príčinu vzniku dopravnej nehody bolo určené nesprávne predchádzanie - predchádzanie pri jazde cez križovátku a v takej vzdialenosti pred križovatkou, ktorá nie je dostatočná na bezpečné dokončenie predchádzania pred úrovňou križovatky (porušenie § 15, ods. 5, písm. g) zákona č. 8/2009 Z. z.).

18. Zo znaleckého posudku Č.. XX/XXXX E. R.. R. W.. Š., znalca z odboru cestná doprava, so sídlom B..T.. Z. XX, Z., zo dňa 28.12.2013, s poukazom na vyhodnotenie simulačných výpočtov a všetkých ostatných dôkazov vyplýva nasledujúci mechanizmus kolízie vozidiel a priebeh posudzovaného nehodového deja. Z technického hľadiska je prijateľné, že vozidlo Škoda malo na počiatku manévru odbočovania počas priebehu reakčnej doby jeho vodičky rýchlosť cca 30 km/h a v okamihu prvého kontaktu s motocyklom rýchlosť cca 20,7 km/h. Z technického hľadiska je taktiež prijateľné, že motocykel Honda mal v okamihu zrážky rýchlosť cca 66 km/h, vo výbehovej fáze rázu sa rýchlosť znížila na cca 58 km/h a do betónového zvodidla narazil motocykel už bez svojho vodiča pri rýchlosti cca 44 km/h. Motocykel Honda začal predchádzať svojou prednou časťou do protismernej časti vozovky v čase cca 2,8 s pred zrážkou, keď jeho predná časť bola od miesta zrážky vo vzdialenosti cca 62 m a súčasne od úrovne zadnej časti vozidla Škoda vo vzdialenosti cca 37 m. To súčasne znamená, že motocykel začal prechádzať do protismernej časti vozovky ešte pred hranicou križovatky. V tom čase sa vozidlo Škoda ešte pohybovalo vo svojom jazdnom pruhu v priamom smere a jeho vodička ešte nemusela motocykel vidieť. Rozhľad na neho mohol byť prekrytý nezisteným vozidlom, ktoré sa v tom čase pohybovalo za vozidlom Škoda, resp. pred motocyklom. Motocykel počas svojho predchádzacieho manévru postupne zvyšoval svoju rýchlosť na úroveň cca 83 km/h, akú mal v čase reakčnej doby svojho vodiča brzdením pred zrážkou. Vodič začal reagovať brzdením pred zrážkou v čase cca 2,4 s pred zrážkou, keď sa celým svojím objemom nachádzal v protismernej časti vozovky. V tejto polohe na vozovke mala vodička vozidla Škoda možnosť vidieť za ňou sa blížiaci motocykel, ktorý ju v tom čase evidentne predchádzal. Na počiatku reakčnej doby vodičky vozidla Škoda príbrzdovaním malo vozidlo Škoda v čase cca 2,35 s pred zrážkou rýchlosť cca 30 km/h a od svojej polohy v prvotnej fáze kolízie sa nachádzalo vo vzdialenosti cca 18,2 m. V tomto okamihu sa vodička rozhodla vykonať odbočovací manéver a z technického hľadiska jej vznikla povinnosť preveriť aktuálnu dopravnú situáciu za ňou vedeným vozidlom. V čase cca 2,35 s pred zrážkou mal motocykel rýchlosť cca 83 km/h, od miesta zrážky bol vzdialený cca 51,7 m, keď sa predný obrys motocykla v tomto čase nachádzal vo vzdialenosti cca 30,4 m od zadného obrusu vozidla Škoda. V čase cca 1,1 s pred zrážkou, keď ľavý predný obrys vozidla Škoda začal prechádzať do priestoru protismernej jazdného pruhu vozovky, sa predný obrys motocykla nachádzal vo vzdialenosti cca 23 m od miesta zrážky, mal rýchlosť cca 80 km/h a bol brzdený. Vodič motocykla nezačal reagovať brzdením až na prechádzanie ľavého predného obrusu vozidla Škoda do protismernej časti vozovky, ale začal reagovať o cca 1,3 s skôr, z čoho znalec uzavrel, že pravdepodobne usúdil na možnú vznikajúcu kolíznu situáciu na základe ľavých smerových svetiel, ktoré boli v tom čase v činnosti, iný zjavný technický dôvod na takéto konanie nemal. Z vykonanej časovo-priestorovej analýzy vyplýva, že motocyklista začal na vozovke vykonávať predchádzací manéver v čase o cca 1,7 s skôr, ako vodička vozidla Škoda začala na vozovke vykonávať odbočovací manéver. Na počiatku predchádzacieho manévru motocyklistu ešte nemala vodička možnosť spozorovať, že ju motocykel začína predchádzať. Avšak na počiatku reakčnej

doby vodičky pred odbočením, už mala táto možnosť spozorovať, ak by sa o tom náležite presvedčila, že je motocyklom predchádzaná.

19. K stanoveniu možnosti vodičov na zabránenie nehody znalec v posudku vychádzal z výpočtu minimálneho bezpečného bočného odstupu (vzdialenosti) predchádzajúceho motocykla od vozidla Škoda, aby sa tieto mohli v križovatke počas odbočovania minúť. Poukázal na absenciu presných technických informácií, ako aj nutnosť prihliadnuť na tolerančné pásmo pri simulačných výpočtoch. Výpočtom určil znalec vzdialenosť 1,33 m. Dospel k záveru, že technicky vodička vozidla Škoda nemala v tomto prípade možnosť zabrániť vzniku kolíznej situácie medzi danými vozidlami ani správnu technikou jazdy a že vodič motocykla v tomto prípade svojím konaním vodičku vozidla Škoda ohrozil vo vzťahu k skutočným rýchlostiam jazdy. Z uvedenej taktiež vyplýva, že vodičkou vozidla Škoda nesprávne realizované odbočenie doľava nebolo technickou príčinou nehody.

20. K možnosti vodiča O. na zabránenie nehody znalec uviedol, že v dôsledku vodičom motocykla chybné vyhodnotenej aktuálnej dopravnej situácie na vozovke, pri ním nesprávne zvolenom čase predchádzania a tiež v dôsledku nesprávne zvolenej techniky jazdy predchádzania, nemal tento vodič možnosť počas ním zvoleného spôsobu predchádzania zabrániť kolízii s vozidlom Škoda z jeho skutočnej rýchlosti jazdy. Ak sa už vodič motocykla, hoci aj nesprávne, rozhodol pred ním sa pohybujúce vozidlá predchádzať, mal možnosť zabrániť priestorovo kolízii s vozidlom Škoda v prípade, ak by s motocyklom neakceleroval tak razantne ako v čase nehody až na rýchlosť prevyšujúcu 80 km/h, ale ak by počas predchádzania zvýšil svoju rýchlosť jazdy maximálne na hodnotu cca 50 km/h (z technického hľadiska primeraná danej dopravnej situácii), z ktorej by mal jednak možnosť oboznámiť sa s aktuálnou dopravnou situáciou a taktiež priestorovo bezkolízne motocykel zastaviť s polovičnou hodnotou brzdného spomalenia. Ak za danej neprehľadnej situácie predsa začal predchádzať, mal si v počiatkovej fáze počínať zvlášť opatrne a mohol použiť nasledovnú techniku jazdy, ktorou by taktiež mohol zabrániť nehode. K tomu by postačovalo pri jeho nezmenenej rýchlosti jazdy prejsť s motocyklom do protismerného jazdného pruhu vozovky, odkiaľ by vodič motocykla nepochybne zistil, že pokračovanie v predbiehaní by nebolo bezpečné a preto by sa vrátil s motocyklom späť do svojho jazdného pruhu. Vodič motocykla mal elementárnu a úplne bezproblémovú možnosť zabrániť vzniku kolíznej situácie na vozovke a aj samotnej nehode v prípade, ak by sa za daného dopravného stavu pred ním sa pohybujúce vozidlá vôbec nepredbiehal, pretože na to nebola v tom čase situácia technicky spôsobilá.

21. K možnosti vodičky M. na zabránenie nehody znalec uviedol, že vodička mala možnosť na začiatku svojej reakčnej doby na odbočenie spozorovať, že je motocyklom predbiehaná. Zároveň však znalec uviedol, že vodička nesmela byť predbiehajúcim motocyklom ohrozená. Výpočty preukázali, že vzhľadom na technicky neprimerane vysokú rýchlosť jazdy motocykla aj v prípade včasnej reakcie na nesprávne sa pohybujúci a predbiehajúci motocykel, nemala vodička možnosť zastaviť ňou vedené vozidlo tak, aby sa s predchádzajúcim motocyklom minulo bez vzniku kolíznej situácie. Zároveň bolo zistené, že v dôsledku neprimerane vysokej rýchlosti jazdy motocykla bola vodička vozidla Škoda ohrozená.

22. Podľa § 427 ods. 1, 2 zákona č. 40/1964 Zb. Občianskeho zákonníka (ďalej len „OZ“), fyzické a právnické osoby vykonávajúce dopravu zodpovedajú za škodu vyvolanú osobitnou povahou tejto prevádzky. Rovnako zodpovedá aj iný prevádzateľ motorového vozidla, motorového plavidla, ako aj prevádzateľ lietadla.

Podľa § 420 ods. 1 OZ, každý zodpovedá za škodu, ktorú spôsobil porušením právnej povinnosti.

Podľa § 441 OZ, ak bola škoda spôsobená aj zavinením poškodeného, znáša škodu pomerne; ak bola škoda spôsobená výlučne jeho zavinením, znáša ju sám.

Podľa § 4 ods. 2 písm. a) zákona č. 381/2001 Z. z. o povinnom zmluvnom poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „zákon o PZP“), poistený má z poistenia zodpovednosti právo, aby poisťovateľ za neho nahradil poškodenému uplatnené a preukázané nároky na náhradu škody na zdraví a nákladov pri usmrtení.

Podľa § 15 ods. 1 zákona o PZP, náhradu škody uhradza poisťovateľ poškodenému. Poškodený je oprávnený uplatniť svoj nárok na náhradu škody priamo proti poisťovateľovi a je povinný tento nárok preukázať.

Podľa § 15 ods. 5 písm. g) zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „zákon č. 8/2009 Z. z.“), vodič nesmie predchádzať pri jazde cez križovatku a v takej vzdialenosti pred križovatkou, ktorá nie je dostatočná na bezpečné dokončenie predchádzania pred úrovňou križovatky; to neplatí pri predchádzaní motocykla bez postranného vozíka alebo nemotorového vozidla.

Podľa § 101 OZ, pokiaľ nie je v ďalších ustanoveniach uvedené inak, premlčacia doba je trojročná a plynie odo dňa, keď sa právo mohlo vykonať po prvý raz.

Podľa § 104 OZ, pri právach na plnenie z poistenia začína plynúť premlčacia doba za rok po poistnej udalosti.

23. Na základe vykonaného dokazovania, a tieto skutočnosti neboli medzi sporovými stranami sporné, mal súd za preukázané, že žalobca utrpel v dôsledku dopravnej nehody dňa 05.08.2013 ujmu na zdraví. Žalobca ako vodič motocyklu E. K. M., S.: Z.-XXX-F. bol uznesením Okresného riaditeľstva PZ v Bratislava IV, Okresný dopravný inšpektorát, T.-B.-XXX/BAIV-T.-XXXX, zo dňa 12.03.2014, uznaný vinným zo spáchania priestupku podľa § 22 ods. 1 písm. g) zákona SNR č. 372/1990 Zb. o priestupkoch, účinného v čase spáchania priestupku, za čo mu bola uložená peňažná pokuta vo výške 350,- eur a zákaz činnosti viesť motorové vozidlo na dobu osem mesiacov. Žalobca dňa 05.08.2013 v čase o 19,05 hod. viedol motocykel zn. K. S. Z.-XXX-F. po Ceste do Devínskej Novej Vsi v takej vzdialenosti pred križovatkou, ktorá nie je dostatočná na bezpečné dokončenie predchádzania pred úrovňou križovatky, kde predchádzal pred ním idúce motorové vozidlá, v dôsledku čoho došlo k zrážke s motorovým vozidlom zn. Š. T. S.: Z.-XXX-N. O. S. M., ktorá odbočovala vľavo ku B.. Žalobca ako účastník konania porušil ustanovenie § 15 ods. 5 písm. g) zákona č. 8/2009 Z. z..

24. Žalobca voči rozhodnutiu Okresného riaditeľstva PZ v Bratislave IV, Okresný dopravný inšpektorát, podal opravný prostriedok, o ktorom Krajské riaditeľstvo PZ v Bratislave, Krajský dopravný inšpektorát, odbor bezpečnosti cestnej premávky a dopravných evidencií, oddelenie bezpečnosti cestnej premávky a evidencie, rozhodnutím zo dňa 02.05.2014, N.-Z.-N.-XX/XXXX-B., rozhodol tak, že odvolanie žalobcu zamietol a napadnuté rozhodnutie potvrdil. Krajský súd v Bratislave rozsudkom zo dňa 10.04.2019, č.k. 2S/116/2014-59, po zrušení rozsudku zo dňa 10.02.2016, č.k. 2S/116/14-23 a vrátení veci Najvyšším súdom SR uznesením zo dňa 26.04.2018, sp. zn. 2Sžo/75/2016 na ďalšie konanie, žalobu o preskúmanie zákonnosti vyššie označeného rozhodnutia opätovne zamietol. Najvyšší správny súd SR rozsudkom zo dňa 27.10.2021, sp. zn. 2Asan/7/2020, kasačnú sťažnosť žalobcu zamietol.

25. V prejednávanej spore sa žalobca od žalovaného domáha náhrady škody na zdraví, ktorá mu bola spôsobená v dôsledku dopravnej nehody dňa 05.08.2013, a to titulom bolestného sumy vo výške 15.345,40 eur a titulom sťaženia spoločenského uplatnenia sumy vo výške 26.919,90 eur. Nárok si uplatnil voči poisťovateľovi, u ktorého bolo motorové vozidlo Š. T., S.: Z.-XXX-N., O. S. M., povinne zmluvne poistené. Žalobca akceptuje svoju mieru spoluzavinenia v rozsahu 30 %.

26. Žalovaný v priebehu konania vzniesol námietku premlčania uplatneného nároku žalobcu.

27. Premlčanie, ako právny inštitút, je následok kvalifikovaného uplynutia času, ktoré spôsobuje zánik súdnej vymáhateľnosti práva, z ktorého sa stáva tzv. naturálna obligácia. Účelom právnej úpravy inštitútu premlčania je, aby oprávnený subjekt pod hrozbou sankcie premlčania uplatnil svoje právo v stanovenej premlčacej dobe - teda včas. Účinné vznesenie námietky premlčania práva znamená, že súd oprávnenej osobe nemôže premlčané právo priznať, keďže vznesením námietky premlčania zaniká nárok na autoritatívnu vynútiteľnosť uplatneného práva. Nemožnosť priznať oprávnenému subjektu premlčané právo nastane až vtedy, keď sú splnené tieto predpoklady:

- uplynie právnym predpisom vymedzený čas (premlčacia doba),
- nevykonáva sa právo oprávneným subjektom v priebehu takto vymedzenej doby a
- povinný subjekt v rámci súdneho konania o uplatnenom práve účinne vznesie námietku premlčania.

28. V zmysle ustanovenia § 104 OZ začína plynúť premlčacia doba pri právach na plnenie z poistenia za rok po poistnej udalosti. Následne sa uplatňuje v zmysle § 101 OZ všeobecná trojročná premlčacia doba. Škodová udalosť, od ktorej žalobca odvodzuje svoj nárok, vznikla dňa 05.08.2013, premlčacia doba začala plynúť dňa 05.08.2014 a uplynula dňa 05.08.2017. Žaloba bola doručená súdu dňa 01.03.2016. Z uvedeného teda vyplýva, že žalobca si svoj nárok na súde uplatnil včas.

29. Spornou v konaní ostala otázka zavinenia, kedy žalovaný tvrdil, že škodová udalosť nastala výlučným porušením zákonnej povinnosti žalobcu, pričom žalobca pripustil mieru spoluzavinenia na jej vzniku v rozsahu 30%. Mal za to, že minimálne v rovnakej miere nesie za vznik dopravnej nehody zodpovednosť aj vodička kolidujúceho vozidla S. M., ktorá náležite a zodpovedne nesledovala aktuálne sa vyvíjajúcu dopravnú situáciu, ale ju chybné vyhodnotila, odbočovala doľava v čase, keď na to nebola situácia z technického hľadiska spôsobilá, pretože už bola predbiehaná motocyklom Honda. K rovnakým záverom podľa názoru žalobcu mali dospieť obaja znalci z odboru cestná doprava vo svojich znaleckých posudkoch predložených už v priebehu priestupkového konania, resp. v čase rozhodovania o žalobe o preskúmaní zákonnosti rozhodnutia. Žalobca namietol žalovaným navrhnutý dôkaz na prípadné doplnenie dokazovania kontrolným znaleckým dokazovaním, ktoré považoval za nadbytočné. V tejto súvislosti súd poukazuje na skutočnosť, že v rámci civilného sporového konania spočíva bremeno tvrdenia a dôkazné bremeno na žalobcovi. Pokiaľ mal žalobca za to, že svoj nárok v rámci konania dostatočne preukázal, napriek protichodnej argumentácii žalovaného, súd nie je oprávnený do procesných práv sporových strán zasahovať.

30. Súd pri skúmaní zavinenia vychádzal zo záveroch oboch znaleckých posudkov, ako aj z výpovede účastníkov nehody uvedených v znaleckom posudku R.. G. N..

31. Znalec R.. G. N. označil jazdu S. M. z technického hľadiska za nesprávnu, keď vzhľadom na priebeh nehodového deja, resp. vzhľadom na možnosti zabránenia stretu vozidla Škoda s motocyklom zo strany vodiča motocyklu, vodička vozidla Škoda nedala počas odbočovania doľava prednosť v jazde vodičovi motocyklu jazdiacemu za vozidlom Škoda v protismernom jazdnom pruhu vozovky cesty do Devínskej Novej Vsi vzhľadom na skutočnú rýchlosť jazdy motocyklu v uvedenom úseku. Vodička vozidla Škoda začala manéver odbočovania doľava vykonávať v čase, keď už bolo vozidlo Škoda predchádzané motocyklom a podľa názoru znalca vodič motocyklu nemohol „nenáhlou“ zmenou rýchlosti alebo smeru jazdy motocyklu dopravnej nehode s vozidlom Škoda zabrániť. Z technického hľadiska za nesprávnu techniku jazdy znalec označil aj jazdu vodiča motocykla, ktorý začal vykonávať manéver prechádzania vozidiel jazdiacich pred motocyklom po vozovke cesty do Devínskej Novej Vsi v takej vzdialenosti pred križovatkou, ktorá nebola dostatočná na bezpečné dokončenie predchádzania pred úrovňou križovatky. Nesprávnym prvkom v technike jazdy vodiča motocyklu bol nesprávny spôsob jazdy pri prechádzaní vozidiel jazdiacich pred motocyklom. Ako príčinu dopravnej nehody z technického hľadiska znalec určil nesprávnu techniku jazdy vodičky vozidla Škoda v súčinnosti z technického hľadiska nesprávnou technikou jazdy vodiča motocyklu. Znalec vyslovil svoj názor, že vodička vozidla Škoda mohla zabrániť z technického hľadiska stretu za predpokladu správnej techniky jazdy, t. j. za predpokladu dostatočného venovania sa riadeniu vozidla. Súdu nie je z obsahu znaleckého posudku zrejmé, z čoho znalec vyvodil „nedostatočné venovanie sa riadeniu vozidla“, resp. čo vodička mala opomenúť pri svojich povinnostiach vedenia motorového vozidla smerom do križovatky, keď zo znaleckého dokazovania vyplynulo, že vodička znížila pred križovatkou rýchlosť na cca 30 km/h, použila svetelnú signalizáciu na zmenu smeru jazdy (vyplynulo zo záverov znaleckého posudku R.. R. W.. Š., ktorý konštatoval, že vodič motocykla znížil svoju rýchlosť v reakčnom čase skôr, ako by urobil, ak by mal začať brzdiť len z dôvodu, že vodička začala odbočovací manéver, čo nasvedčovalo tomu, že zbadal signalizáciu zmenu smeru), použila spätné zrkadlá na zistenie situácie za motorovým vozidlom (ako vyplynulo z jej výpovede: „v spätnom zrkadle, ani v mŕtvom uhle nikoho nevidela a ani v protismere nejazdili žiadne vozidlá, začala odbočovať vozidlom doľava“).

32. Na základe vypracovanej analýzy priebehu nehodového deja znalec R.. G. N. konštatoval, že vodič motocyklu nemohol stretu motocyklu s vozidlom Škoda zabrániť z technického hľadiska, pričom vychádzal z predpokladu počiatkovej rýchlosti jazdy motocyklu v rozsahu (56,7 ÷ 69,3) km/h. Tu súd poukazuje na skutočnosť, že maximálna povolená rýchlosť v danom úseku cesty bola 70 km/h a zo znaleckého posudku R.. R. W.. Š. vyplýva rýchlosť vodiča motocyklu na počiatku až cca 83 km/h, čo zodpovedá aj výpovedi svedka M. Č.S., ktorý uviedol, že vodič motocyklu v rozhodnom čase namiesto spomalenia začal zrýchľovať.

33. Znalec R.. R. W.. Š. k rýchlosti oboch motorových vozidiel uviedol, že z technického hľadiska je prijateľné, že vozidlo Škoda malo na počiatku manévru odbočovania počas priebehu reakčnej doby jeho vodičky rýchlosť cca 30 km/h a v okamihu prvého kontaktu s motocyklom rýchlosť cca 20,7 km/h; motocykel Honda mal v okamihu zrážky rýchlosť cca 66 km/h (pokiaľ by malo byť pravdivé tvrdenie žalobcu, že sa pohyboval rýchlosť cca 60 km/h, potom by to nasvedčovalo, že vôbec nebrzdil, čo je v rozpore so závermi znaleckého dokazovania - pozn. súdu), vo výbehovej fáze rázu sa rýchlosť znížila na cca 58 km/h a do betónového zvodidla narazil motocykel už bez svojho vodiča pri rýchlosti cca 44 km/h. Motocykel Honda začal predchádzať svojou prednou časťou do protismernej časti vozovky v čase cca 2,8 s pred zrážkou, keď jeho predná časť bola od miesta zrážky vo vzdialenosti cca 62 m a

súčasne od úrovne zadnej časti vozidla Škoda vo vzdialenosti cca 37 m, teda pred hranicou križovatky. V tom čase sa vozidlo Škoda ešte pohybovalo vo svojom jazdnom pruhu v priamom smere a jeho vodička ešte nemusela motocykel vidieť. Rozhľad na neho mohol byť prekrytý nezisteným vozidlom, ktoré sa v tom čase pohybovalo za vozidlom Škoda, resp. pred motocyklom. Motocykel počas svojho predchádzacieho manévru postupne zvyšoval svoju rýchlosť na úroveň cca 83 km/h, akú mal v čase reakčnej doby svojho vodiča brzdením pred zrážkou. Vodič začal reagovať brzdením pred zrážkou v čase cca 2,4 s pred zrážkou. V tejto polohe na vozovke mala vodička vozidla Škoda možnosť vidieť za ňou sa blížiaci motocykel, ktorý ju v tom čase evidentne predchádzal. Na počiatku reakčnej doby vodičky vozidla Škoda príbrzdovaním malo vozidlo Škoda v čase cca 2,35 s pred zrážkou rýchlosť cca 30 km/h a od svojej polohy v prvotnej fáze kolízie sa nachádzalo vo vzdialenosti cca 18,2 m. V tomto okamihu sa vodička rozhodla vykonať odbočovací manéver a z technického hľadiska jej vznikla povinnosť preveriť aktuálnu dopravnú situáciu za ňou vedeným vozidlom. V čase cca 2,35 s pred zrážkou mal motocykel rýchlosť cca 83 km/h, od miesta zrážky bol vzdialený cca 51,7 m, keď sa predný obrys motocykla v tomto čase nachádzal vo vzdialenosti cca 30,4 m od zadného obrysu vozidla Škoda. V čase cca 1,1 s pred zrážkou mal motocykel rýchlosť cca 80 km/h a bol brzdený. Vodič motocykla nezačal reagovať brzdením až na predchádzanie ľavého predného obrysu vozidla Škoda do protismernej časti vozovky, ale začal reagovať o cca 1,3 s skôr, z čoho znalec uzavrel, že pravdepodobne vodič motocyklu usúdil na možnú vznikajúcu kolíznu situáciu na základe ľavých smerových svetiel, ktoré boli v tom čase v činnosti, iný zjavný technický dôvod na takéto konanie podľa názoru znalca nebol. Z vykonanej časovo-priestorovej analýzy vyplýva, že motocyklista začal na vozovke vykonávať predchádzací manéver v čase o cca 1,7 s skôr, ako vodička vozidla Škoda začala na vozovke vykonávať odbočovací manéver. Na počiatku predchádzacieho manévru motocyklistu ešte nemala vodička možnosť spozorovať, že ju motocykel začína predchádzať.

34. Znalec mal za to, že na počiatku reakčnej doby vodičky pred odbočením (2,4 s pred odbočením - vid' vyššie), už mala táto vodička možnosť spozorovať, ak by sa o tom náležite presvedčila, že je motocyklom predchádzaná. Následne však konštatuje, že s poukazom na výpočet minimálneho bezpečného bočného odstupu (vzdialenosti) predchádzajúceho motocykla od vozidla Škoda, aby sa tieto motorové vozidlá vôbec mohli v križovatke počas odbočovania minúť, ktorý určil na vzdialenosť 1,33 m, z technického hľadiska vodička vozidla Škoda nemala v tomto prípade možnosť zabrániť vzniku kolíznej situácie medzi danými vozidlami ani správnu technikou jazdy. Vodič motocykla v tomto prípade svojím konaním vodičku vozidla Škoda ohrozil vo vzťahu k skutočným rýchlostiam jazdy. Z uvedené taktiež vyplýva, že vodičkou vozidla Škoda nesprávne realizované odbočenie doľava nebolo technickou príčinou nehody.

35. Zo záverov znaleckého posudku č. 53/2013 možno ešte poukázať na konštatovanie, že vodič motocykla mal elementárnu a úplne bezproblémovú možnosť zabrániť vzniku kolíznej situácie na vozovke a aj samotnej nehode v prípade, ak by sa za daného dopravného stavu pred ním sa pohybujúce vozidlá vôbec nepredbiehal, pretože na to nebola v tom čase situácia technicky spôsobilá. K možnosti vodičky S. M. na zabránenie nehody znalec uviedol, že vodička mala možnosť na začiatku svojej reakčnej doby na odbočenie spozorovať, že je motocyklom predbiehaná. Zároveň však znalec uviedol, že vodička nesmela byť predbiehajúcim motocyklom ohrozená. Výpočty preukázali, že vzhľadom na technicky neprimerane vysokú rýchlosť jazdy motocykla aj v prípade včasnej reakcie na nesprávne sa pohybujúci a predbiehajúci motocykel, nemala vodička možnosť zastaviť ňou vedené vozidlo tak, aby sa s predchádzajúcim motocyklom minulo bez vzniku kolíznej situácie. Zároveň bolo zistené, že v dôsledku neprimerane vysokej rýchlosti jazdy motocykla bola vodička vozidla Škoda ohrozená.

36. Žalobca vo svojej výpovedi zaznamenatej v zázname o podaní vysvetlenia zo dňa 14.08.2013 uviedol, že jazdil za dvomi osobnými motorovými vozidlami rýchlosťou okolo 60 km/h, čo nekorešponduje so závermi znalca R.. R. W.. Š., ako súd konštatoval už vyššie. „Počas jazdy zbadal zasvetenie brzdových svetiel na vozidle jazdiaceho pred motocyklom a nevidel, že by toto vozidlo dalo znamenie o zmene smeru jazdy, preto sa rozhodol vozidlá jazdiace pred motocyklom predísť. Na motocykli zapol znamenie o zmene smeru jazdy a vybočil doľava, nakoľko v protismere nevidel žiadne vozidlá. Tieto vozidlá začal predchádzať. Keď sa motocyklom nachádzal v protismernej časti vozovky, videl, ako prvé vozidlo jazdiace pred motocyklom odbočuje v križovatke doľava. Vzhľadom k tomu, že by už nestihol motocyklom zabrzdiť, rozhodol sa toto vozidlo obísť zľava. ... Počas jazdy mu svietilo do tváre slnko, preto nevidel na odbočujúcom vozidle zapnutú smerovku doľava.“

37. Z výpovede žalobcu, ako aj zo znaleckého dokazovania, možno ustáliť, že žalobca porušil niekoľko svojich povinností:

- v kritickom čase začal s motocyklom predchádzať pred ním pohybujúce sa vozidlá, hoci nemal náležitý rozhľad o tom, aká je reálna situácia pred ním jazdiacich vozidiel,
- rýchlosť jeho motocyklu počas predchádzania prevýšila nielen hodnotu technicky primeranej rýchlosti, ale aj rýchlosti v danom úseku povolenej,
- v neposlednom rade sa žalobca rozhodol predchádzať v úseku pred križovatkou vo vzdialenosti, ktorá neumožňovala bezpečné dokončenie predbiehacieho manévru pred úrovňou križovatky.

Tieto porušenia opakovane konštatovali tak správne orgány, ako aj súdy vo svojich rozhodnutiach.

38. Na základe vykonaného dokazovania súd dospel k záveru, že vznik dopravnej nehody zapríčinil výlučne žalobca, ktorý pri svojom riskantnom predbiehaní bez dostatočného rozhľadu, nepovolenou rýchlosťou a v nedostatočnej vzdialenosti pred hranicou križovatky, ktorá mu neumožňovala bezpečne dokončiť predchádzajúci manéver, vošiel do odbočovacieho manévru vodičky motorového vozidla Škoda Octavia, v dôsledku čoho došlo k jeho zraneniu a ublíženiu na zdraví. Súd má za to, že obaja znalci konštatovali len technicky nesprávnu techniku jazdy vodičky S. M., ktorá mala spočívať v tom, že vykonala odbočovací manéver napriek tomu, že mala mať vedomosť o tom, že v protismernom pruhu je predchádzaná motocyklom žalobcu. Súd má za to, že nie je možné spravodlivo požadovať od vodičky, ktorej v rozhodnom čase jediným úmyslom je vykonať odbočenie doľava, táto si splní všetky svoje technické povinnosti správnej jazdy (zapnutie svetelnej signalizácie o zmene smeru jazdy, spomalenie jazdy, kontrola aktuálneho stavu za motorovým vozidlom v spätných zrkadlách vozidla, ako aj „mŕtveho bodu“), aby v čase 2,35 sekundy pred zrážkou, kedy sa predný obrys motocykla nachádzal vo vzdialenosti cca 30,4 m od zadného obrusu vozidla Škoda a motocykel sa rútil rýchlosťou cca 83 km/h, aby okamžite upustila od svojho úmyslu, v čom jedinom je možné vzhľadom na nedodržanie „patričnej opatrnosti“, konštatovanej kasačným súdom. Súd dospel k záveru, že žalobkyni nie je možné pričítať žiadnu spoluzodpovednosť za vznik dopravnej nehody, čomu nasvedčuje aj tá skutočnosť, že napriek tomu, že žalobca utrpel ujmu na zdraví, ktorá si vyžiadala dlhodobú zdravotnú starostlivosť, ako aj priznanie invalidity s mierou poklesu schopnosti vykonávať zárobkovú činnosť viac ako 70%, voči vodičke S. M. nebola vyvedená ani priestupková, ani trestnoprávna zodpovednosť (takáto skutočnosť v konaní nebola ani len tvrdená). Naopak Krajský dopravný inšpektorát vo svojom rozhodnutí konštatoval, že neboli naplnené znaky skutkovej podstaty prečinu ublíženia na zdraví podľa § 157 ods. 1 TZ, nakoľko vodička nespôsobilá dopravnú nehodu a z nedbanlivosti ona sama nespôsobilá ťažkú ujmu na zdraví obvinenému a sama bola žalobcom ohrozovaná.

39. Nakoľko nebol splnený základný predpoklad pre priznanie nároku na náhradu škody na zdraví plnením z povinného zmluvného poistenia vinníka dopravnej nehody, a to porušenie zákonnej povinnosti p. S. M. aspoň v čiastočnom rozsahu, súd žalobu s poukazom na ustanovenie § 441 Občianskeho zákonníka zamietol.

40. Pri svojom rozhodovaní súd vychádzal predovšetkým zo záverov znaleckého posudku R.. R. W.. Š., keďže znalec R.. G. N. nebol vyzvaný k posúdeniu aj ďalších relevantných zistení znaleckého posudku zabezpečeného v administratívnom konaní, že žalobca v dôsledku neprimerane vysokej rýchlosti jazdy zamedzil vodičke vozidla Škoda S. M. zabrániť nehode (bod 45 rozsudku Krajského súdu v Bratislave, zo dňa 10.04.2019, č.k. 2S/116/2014-59).

41. Súd sa ešte v krátkosti vyjadří k argumentácii žalobcu ohľadne možného predbiehania motocykla bez postranného vozíka alebo nemotorového vozidla pri jazde cez križovátku a v takej vzdialenosti pred križovatkou, ktorá nie je dostatočná na bezpečné dokončenie predchádzania pred úrovňou križovatky, obsiahnutej v ustanovení § 15 ods. 5 písm. g) zákona č. 8/2009 Z. z., keď podľa názoru žalobcu nie je dôvod, aby uvedené neplatilo aj naopak. Súd má za to, že úmyslom zákonodarcu pri doplnení zákazu upraveného v citovanom ustanovení obsahom za bodkočiarkou je práve tá skutočnosť, že v takom prípade ide o jednostopové motorové vozidlá, pri obchádzaní zľava ktorých dochádza len k čiastočnému zásahu dvojstopového motorového vozidla do protismerného jazdného pruhu, čím by mohlo dôjsť k ohrozeniu protiídúcich motorových vozidiel, rovnako však platí zákaz ohrozenia jednostopového, resp. dvojstopového vozidla obiehajúceho jednostopové vozidlo zľava. Ak by došlo ku kolíznej situácii, ako v danom prípade, situácia by bola posudzovaná vo vzťahu ku zákazu ohrozenia obiehajúceho vozidla rovnako.

42. Súd sa vzhľadom na vyššie uvedené skutočnosti výškou uplatneného nároku v konaní nezaoberal a v súvislosti s ním predložené listinné dôkazy neskúmal

43. Podľa § 255 ods. 1 CSP, súd prizná strane náhradu trov konania podľa pomeru jej úspechu v konaní.

Podľa § 262 ods. 1 CSP, o nároku na náhradu trov konania rozhodne aj bez návrhu súd v rozhodnutí, ktorým sa konanie končí.

Podľa § 262 ods. 2 CSP, o výške náhrady trov konania rozhodne súd prvej inštancie po právoplatnosti rozhodnutia, ktorým sa konanie končí, samostatným uznesením, ktoré vydá súdny úradník.

44. Súd o nároku na náhradu trov konania rozhodol v zmysle vyššie citovaných zákonných ustanovení a v konaní plne úspešnému žalovanému priznal proti neúspešnému žalobcovi nárok na náhradu trov konania v celom rozsahu. O výške náhrady trov konania rozhodne súd po právoplatnosti tohto rozsudku samostatným uznesením.

### **Poučenie:**

Proti tomuto rozsudku je prípustné odvolanie, ktoré je možné podať v lehote 15 dní odo dňa jeho doručenia na tunajšom súde, písomne, v dvoch vyhotoveniach.

V odvolaní sa popri všeobecných náležitostiach podania uvedie, proti ktorému rozhodnutiu smeruje, v akom rozsahu sa napáda, z akých dôvodov sa rozhodnutie považuje za nesprávne (odvolacie dôvody) a čoho sa odvolateľ domáha (odvolací návrh) (§ 363 CSP).

Rozsah, v akom sa rozhodnutie napáda, môže odvolateľ rozšíriť len do uplynutia lehoty na podanie odvolania (§ 364 CSP).

Odvolanie možno odôvodniť len tým, že

- a) neboli splnené procesné podmienky,
- b) súd nesprávnym procesným postupom znemožnil strane, aby uskutočňovala jej patriace procesné práva v takej miere, že došlo k porušeniu práva na spravodlivý proces,
- c) rozhodoval vylúčený sudca alebo nesprávne obsadený súd,
- d) konanie má inú vadu, ktorá mohla mať za následok nesprávne rozhodnutie vo veci,
- e) súd prvej inštancie nevykonal navrhnuté dôkazy, potrebné na zistenie rozhodujúcich skutočností,
- f) súd prvej inštancie dospel na základe vykonaných dôkazov k nesprávnym skutkovým zisteniam,
- g) zistený skutkový stav neobstojí, pretože sú prípustné ďalšie prostriedky procesnej obrany alebo ďalšie prostriedky procesného útoku, ktoré neboli uplatnené, alebo
- h) rozhodnutie súdu prvej inštancie vychádza z nesprávneho právneho posúdenia veci.

Odvolanie proti rozhodnutiu vo veci samej možno odôvodniť aj tým, že právoplatné uznesenie súdu prvej inštancie, ktoré predchádzalo rozhodnutiu vo veci samej, má vadu uvedenú v odseku 1, ak táto vada mala vplyv na rozhodnutie vo veci samej. Odvolacie dôvody a dôkazy na ich preukázanie možno meniť a dopĺňať len do uplynutia lehoty na podanie odvolania (§ 365 CSP).

Prostriedky procesného útoku alebo prostriedky procesnej obrany, ktoré neboli uplatnené v konaní pred súdom prvej inštancie, možno v odvolaní použiť len vtedy, ak

- a) sa týkajú procesných podmienok,
- b) sa týkajú vylúčenia sudcu alebo nesprávneho obsadenia súdu,
- c) má byť nimi preukázané, že v konaní došlo k vadám, ktoré mohli mať za následok nesprávne rozhodnutie vo veci alebo
- d) ich odvolateľ bez svojej viny nemohol uplatniť v konaní pred súdom prvej inštancie (§ 366 CSP).

Ak povinný dobrovoľne nesplní, čo mu ukladá vykonateľné rozhodnutie, oprávnený môže podať návrh na vykonanie exekúcie podľa osobitného zákona.