

Súd: Okresný súd Malacky
Spisová značka: 6C/103/2010
Identifikačné číslo súdneho spisu: 1609202928
Dátum vydania rozhodnutia: 29. 10. 2015
Meno a priezvisko sudcu, VSÚ: JUDr. Katarína Ondrejáková
ECLI: ECLI:SK:OSMA:2015:1609202928.14

ROZSUDOK V MENE SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Okresný súd Malacky samosudkyňou JUDr. Katarínou Ondrejákovou v právnej veci navrhovateľa: J., zastúpená advokátskou kanceláriou Malata, Pružinský, Hegedúš & Partners s. r. o., Prievozská 4/B, Bratislava, proti odporcovi: Q. zastúpený advokátom JUDr. Milanom Cívikom, AK Súťažná 5, Bratislava, za účasti vedľajšieho účastníka na strane odporcu: Generali Poist'ovňa a. s., IČO: 35 709 332, Lamačská cesta 3/A, Bratislava, zastúpený advokátskou spoločnosťou SHM PARTNERS s. r. o. , Špitalská 25, Bratislava, o náhradu sťaženia spoločenského uplatnenia v sume 45.928,68 Eur s príslušenstvom

rozhodol:

Súd návrh navrhovateľa z a m i e t a.

Žiaden z účastníkov nemá právo na náhradu trov konania.

odôvodnenie:

Navrhovateľka sa svojím návrhom domáhala zaplata sumu 45.028,68 Eur s 9,25% úrokom z omeškania od 13.05.2009 do zaplata a trov konania titulom náhrady škody na zdraví a to sťaženia spoločenského uplatnenia. Návrh zdôvodnila tým, že dňa 24.05.2006 odporca ako vodič motorového vozidla Škoda 120 ev. č. Q. po cestnej komunikácii č. II/503 medzi obcou V. a Mestom Q. pri predchádzaní nákladného automobilu Iveco s maďarským evidenčným číslom A. neprispôobil rýchlosť jazdy stavu a povahe vozovky a svojím schopnostiam, v dôsledku čoho odporca vyšiel cez protismer mimo cesty, následne strhol volant doprava a vrátil sa na vozovku, dostal šmyk a následne znovu vyšiel mimo cesty, kde sa vozidlo prevrátilo na strechu, v dôsledku čoho navrhovateľka utrpela vážne zranenia, najmä pomliaždenie pľúc, zlomeninu krčnej chrbtice a poranenie miechy. Na základe lekárskeho posudku o bolestnom a sťaženi spoločenského uplatnenia MUDr. I., posudzujúci lekár pridelil úrazu navrhovateľky bodové ohodnotenie sťaženia spoločenského uplatnenia vo výške 2.670 bodov. Podľa § 5 ods. 2 zák. č. 242/2006 výška náhrady za sťaženie spoločenského uplatnenia pre rok 2006 bola 345,48 Sk za bod. Na základe toho výška uplatnenej náhrady za sťaženie spoločenského uplatnenia predstavuje sumu 922.431,60 Sk, t. j. 30.619,12 Eur. V prípadoch hodných osobitného zreteľa, akým je uznanie invalidity, môže súd zvýšiť náhradu za sťaženie spoločenského uplatnenia najviac o 50% (§5 ods. 5 cit. zákona). Vzhľadom na dôsledky úrazu - ochrnutie spodných končatín, čiastočná strata funkcie horných končatín, uznanie invalidity, vek 19 rokov a strata štandardného aktívneho života, sťaženie materstva, navrhovateľka navrhuje, aby súd zvýšil

sumu náhrady o 50%, pričom takto uplatnená suma predstavuje 45.928,68 Eur. Navrhovateľka má za to, že odporca svojím konaním zapríčinil škodu, za ktorú je objektívne zodpovedný podľa § 427 Obč. zák. bez možnosti liberácie. Uviedla, že za toto konanie bolo odporcovi vznesené obvinenie pre prečin ublíženia na zdraví podľa § 157 ods. 1, ods. 2 písm. a) Tr. zák. Nárok na

náhradu škody si navrhovateľka uplatnila u odporcu listom zo dňa 09.02.2009, ktorý obsahoval dohodu o urovnaní a zásielka bola odporcovi doručená dňa 11.02.2009.

Okresný súd Malacky vydal vo veci platobný rozkaz č. k. 16Ro /610/2009- 22 zo dňa 11.11.2009, proti ktorému odporca podal odpor. V podanom odpore odporca uviedol, že dopravnú nehodu, ktorá sa stala 24.05.2006 nezavinil a nedopustil sa žiadneho protiprávneho konania. Voči nemu je vedené trestné stíhanie na základe vzneseného obvinenia pre prečin ublíženia na zdraví podľa § 157 ods. 1, ods. 2 písm. a) Tr. zák., avšak skutočnosť, či odporcu zavinil predmetnú dopravnú nehodu je predmetom znaleckého dokazovania. Podľa neho do-pravná nehoda bola spôsobená konaním tretej osoby a to S., bytom K. Q., ktorý ako šofér kamiónu Iveco vošiel do jazdného pruhu odporcu a vytlačil jeho motorové vozidlo mimo vozovku. Bol toho názoru, že v tomto prípade škoda na zdraví navrhovateľky nebola spôsobená okolnosťami, ktoré majú pôvod v prevádzke, ale inými okolnosťami a to konaním tejto tretej osoby. Žiadal, aby do konania ako vedľajší účastník vstúpila Generali Slovensko poisťovňa a.s. Bratislava, s ktorou mal v tom čase na svoje motorové vozidlo uzavreté zákonné poistenie zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla.

Vedľajší účastník k návrhu uviedol, že návrh navrhovateľky považuje za podaný predčasne, nakoľko pre poistiteľa je za účelom poskytnutia poistného plnenia dôležité zistiť rozsah zodpovednosti poisteného - odporcu. Rozsah zodpovednosti poisteného však doposiaľ nebol zistený vzhľadom na prebiehajúce trestné konanie. Po právoplatnom skončení trestného konania vedľajší účastník uviedol, že uplatnený nárok navrhovateľky považuje za nedôvodný, nakoľko zo záverov dokazovania v trestnom konaní vyplynulo, že dopravná nehoda bola spôsobená prevádzkou motorového vozidla ev. č. E. ktoré šoféroval S..

Súd vykonal dokazovanie výsluchom navrhovateľky, odporcu, výsluchom znalcov Ing. A. a Ing. X. oboznámil sa s trestným spisom sp. zn. 3T 3/2011 a rozsudkom Okresného súdu Malacky spisová značka 3T 3/2011-611 zo dňa 16.01.2012, uznesením Krajského súdu č. k. 4To 27/2012-56 zo dňa 29.03.2012, rozsudkom tunajšieho súdu 7C/39/2010-145 zo dňa 28.06.2012, lekárskeho posudkom o bolestnom a sťažení spoločenského uplatnenia zo dňa 20.06.2008, návrhom dohody o vyrovnaní, listom zo dňa 03.09.2008 a spisom a zistil nasledovný skutkový stav.

Rozsudkom Okresného súdu Malacky sp. zn. 3T 3/2011-611 zo dňa 16.01.2012 v spojení s uznesením Krajského súdu v Bratislave sp. zn. 4To/27/2012 zo dňa 29.03.2012 bol odporca spod obžaloby právoplatne oslobodený z dôvodu, že nebolo preukázané, že skutok spáchal odporca ako obžalovaný.

Z rozsudku vyplýva, že dňa 24.05.2006 o 11.55 hod. viedol odporca osobné motorové vozidlo zn. Škoda 105, ev. č. Q. po cestnej komunikácii č. II/503 medzi obcou V. a mestom Q., kedy bezpečne vykonal prvú fázu predchádzania nákladného motorového vozidla zn. Iveco s maďarským evidenčným číslom E., ktoré viedol vodič S. občan Q. keď sa odporca priblížil za vozidlo zn. Iveco, prešiel do ľavého jazdného pruhu a určitý čas išiel súbežne s vozidlom zn. Iveco. Vozidlo zn. Iveco v zámere predbehnúť pred ním jazdiace vozidlo zn. Tatra sa priblížilo k zadnej časti tohto vozidla, teda určite na vzdialenosť menšiu ako 300 m, avšak počas súbežnej jazdy vozidiel Škoda a Iveco, vozidlo Tatra oneskorene reagovalo na prekážku v cestnej premávke, preto náhle vybočilo smerom doľava, na čo vodič Iveco ihneď reflexne reagoval bez znamenia o zmene smeru jazdy náhlým vybočením doľava v čase, keď bol predbiehaný vozidlom Škoda. Následne sa tak vozidlo Tatra ako aj vozidlo Iveco vrátili do dráhy pôvodného smeru jazdy a vozidlo odporcu, reagujúc na náhle vybočenie vozidla zn. Iveco, opustilo vozovku vľavo. Jeho následný pohyb a stopy zanechané po prvom opustení vozovky sú pre účely určenia zavinenia irelevantné, keď vozidlo odporcu sa stalo neovládateľným pri prvom opustení vozovky. Táto verzia priebehu nehodového deja korešponduje so závermi znalca Ing. X. a neodporuje posudku Ing. A. nakoľko táto opakovane zdôraznila, že sa nedá objektivizovať pohyb ostatných kolíznych vozidiel, ani časové faktory vzhľadom na rozmiestnenie vozidiel v tom ktorom okamihu a alternatív priebehu nehodového deja vzhľadom na nedostatok vstupných údajov je množstvo. K danej verzii znalkyňa dospela tak, že sa snažila simulovať len pohyb vozidla Škoda spôsobom, aby zodpovedal zanechaným stopám. Následne si osvojila údaj odporcu, že sa priblížil k vozidlu Iveco na vzdialenosť dvoch osobných vozidiel k čomu priradila nenáležité prudké vybočenie odporcu doľava. Súd dospel k záveru, že odhliadnúc od skutočnosti, že nikto nie je povinný vedieť presne odhadovať vzdialenosti, nemá takýto spôsob jazdy odporcu žiadny racionálny dôvod, keď je zrejmé, že v opačnom smere práve nejazdilo žiadne vozidlo. Tento spôsob jazdy nemá oporu vo vykonaných dôkazoch.

Racionálnu príčinu má však náhle stočenie volantu odporcom doľava, keď náhle vybočilo doľava vozidlo, ktoré predbiehal. Na základe týchto skutočností dospel súd k záveru, že ku kolízii došlo v čase druhej fázy predbiehacieho manévru s tým, že vozidlo zn. Iveco náhle zmenilo smer jazdy, následne náhle zmenilo smer jazdy aj vozidlo odporcu, v dôsledku čoho sa ocitlo mimo vozovky a došlo k ublíženiu na zdraví navrhovateľky. Čo sa týka techniky jazdy odporcu a príčinnej súvislosti medzi touto technikou a vznikom následku spočívajúcom v ťažkej ujme na zdraví navrhovateľky súd potom vychádzal len zo znaleckého posudku H., keďže po vyššie uvedenom závere bol posudok Ing. A. nepoužiteľný. Otázka prejdenia či neprejdenia stredovej čiary vodičom vozidla Iveco bola v trestnom konaní objasňovaná. Z výpovede odporcu ako obžalovaného, svedkov B. i G. vyplýva, že vodič vozidla Iveco jednoznačne prešiel do protismeru, svedok S. s istotou nepotvrdil ale ani nevylúčil, že prešiel do protismeru a napokon svedok U. vypovedal ohľadne tejto okolnosti zmätočne a navrhovateľka ako svedkyňa sa k tomu nevedela vyjadriť. Iní svedkovia nehody resp. iné stopy zanechané neboli. Na základe takejto dôkaznej situácie mal potom súd preukázané, že vozidlo Iveco prešlo do protismeru, pričom samotný vodič tohto vozidla nevypovedal v rozpore s týmto záverom. Súd potom ustálil, že technika jazdy odporcu bola správna, nakoľko pri náhlom vybočení nákladného vozidla Iveco do jeho jazdného pruhu sa snažil zabrániť zrážke jediným možným spôsobom, ktorý vyústil do opustenia vozovky.

Z uznesenia Krajského súdu Bratislava č. k. 4To27/2012 zo dňa 29.03.2012, ktorým Krajský súd v Bratislave zamietol odvolanie prokurátora proti predmetnému rozsudku vyplýva, že na základe znaleckého posudku Ing. JT. vyplynulo, že odporca viedol motorové vozidlo rýchlosťou od 104,5 km/h do 115,5 km/h, a teda vyššou ako dovolenou rýchlosťou (90 km/h), čo bolo nesprávnym prvkom v technike jazdy. Nevenovanie sa riadnemu vedeniu vozidla odporcom bolo svedeckými výpoveďami vyvrátené. Prekročenie povolenej rýchlosti však nebolo technickou príčinou vzniku nehody. K zabráneniu nehody odporcom by došlo len vtedy, ak by pokračoval v priamom smere jazdy aj po vzniku kolíznej situácie, nakoľko vozidlo zn. Iveco sa vrátilo do svojho jazdného pruhu, avšak odporca to nemohol predpokladať, nakoľko nevidel, prečo kolízia vznikla a mohol sa iba domnievať, že vozidlo zn. Iveco bude pokračovať vo svojom pohybe doľava. Odporca teda reagoval stočením volantu doľava, čo bolo v zmysle záverov znalca i princípov logiky, jediný možný spôsob. Ak bolo takéto konanie bezprostrednou príčinou opustenia vozovky jeho vozidla, v žiadnom prípade nemožno odporcovi pričítať za vznik následku zavinenia z trestnoprávneho hľadiska.

Zo znaleckého posudku znalkyne z odboru cestnej dopravy Ing. A. č. 42/2010, ktorý je súčasťou trestného spisu vyplýva, že navrhovateľ prekročil maximálnu povolenú rýchlosť, keď jazdil rýchlosťou 105 km/h, čo možno považovať za nesprávnu techniku jazdy. Ďalším prvkom nesprávnej techniky bola aj vzdialenosť, v akej začal odporca manéver predchádzania, ako aj samotný manéver, pri ktorom odporca stratil stabilitu a kontrolu nad vozidlom. Je tiež prijateľné, že odporca neprimerane reagoval na znamenie o zmene smeru jazdy vozidla Iveco, pričom nedošlo ku kontaktu s týmto vozidlom. Vodič vozidla zn. Iveco neprekročil maximálnu povolenú rýchlosť, keď jazdil na začiatku nehodového deja 85 km/h vo svojom jazdnom pruhu v smere jazdy a žiadny prvok jeho techniky jazdy nevytvoril kolíziu situáciu. Jeho technika jazdy bola správna. Technickou príčinou vzniku dopravnej nehody boli potom nesprávne prvky techniky jazdy odporcu.

Zo znaleckého posudku znalca z odboru cestnej dopravy Ing. X. č. 20/2011, ktorý je súčasťou trestného spisu vyplýva, že vychádzal z dvoch alternatív priebehu nehodového deja. Podľa 1. alternatívy predpokladal, že vozidlo zn. Iveco počas predchádzania vozidlom zn. Škoda neprešlo do protismerného jazdného pruhu a podľa 2. alternatívy predpokladal, že vozidlo zn. Iveco počas predchádzania vozidlom zn. Škoda prešlo čiastočne svojou ľavou stranou do protismerného jazdného pruhu. Podľa prvej alternatívy technika jazdy vodiča vozidla zn. Iveco nebola z technického hľadiska správna, pretože vodič vozidla Iveco pri obchádzaní vozidla zn. Lada nedodržel bezpečný bočný odstup vozidla Iveco od vozidla Lada. V takom prípade príčinou dopravnej nehody vozidla Škoda bol z technického hľadiska nesprávny spôsob jazdy resp. nedostatočné venovanie sa riadeniu vozidla Škoda vodičom vozidla Škoda, dôsledkom čoho prešlo vozidlo Škoda ľavými kolesami na krajnicu resp. za krajnicu vozovky cesty. Pri priebehu nehodového deja podľa druhej alternatívy technika jazdy vodiča vozidla Iveco nebola z technického hľadiska správna. Nesprávnym prvkom v technike jazdy vodiča vozidla Iveco bolo nedostatočné venovanie sa riadeniu vozidla Iveco vodičom vozidla Iveco. Vodič vozidla Iveco obchádzal vozidlo Lada, stojace pri pravom okraji vozovky cesty č. II/503 smerom do Q. tak, že vozidlo Iveco počas obchádzania sa dostalo do protismerného jazdného pruhu v čase, keď bolo vozidlo Iveco predchádzané vozidlom Škoda. Zmena smeru jazdy vozidla Iveco - prechod do protismerného jazdného pruhu bolo z

technického hľadiska dôvodom zmeny smeru jazdy vozidla Škoda. Príčinou dopravnej nehody vozidla Škoda potom bolo z technického hľadiska nedostatočné venovanie sa riadeniu nákladného vozidla Iveco vodičom vozidla Iveco, ktorý obchádzal vozidlo Lada, stojace pri pravom okraji vozovky cesty č. II/503 smerom do Q. tak, že vozidlo Iveco počas obchádzania sa dostalo do protismerného jazdného pruhu v čase, keď bolo vozidlo Iveco predchádzané vozidlom Škoda. Zmena smeru jazdy vozidla Iveco - prechod do protismerného jazdného pruhu bolo z technického hľadiska dôvodom zmeny smeru jazdy vozidla Škoda.

V rámci trestného konania bol vypočutý svedok U., ktorý viedol v čase dopravnej nehody nákladné vozidlo Tatra 815 v smere do Q. a v spätnom zrkadle asi 300 až 500 m vzadu videl ako vozidlo Škoda prešlo do protismeru a v záblesku zaznamenal že vyletelo z vozovky. Za Tatrou 815 videl vozidlo Iveco, ktoré obchádzalo zaparkované vozidlo Lada, ktoré predtým svedok obišiel tak, že vyhodil smerovku a urobil také esíčko keď zároveň zasiahol do protismeru. Videl, že vozidlo Iveco obišlo vozidlo Lada takým istým spôsobom ako svedok. Zaparkované vozidlo Lada zasahovalo do pravého jazdného pruhu.

V rámci trestného konania bol taktiež vypočutý svedok S. vodič vozidla Iveco, ktorý vo svojej výpovedi uviedol, že viedol toto vozidlo a približoval sa k pred ním idúcemu vozidlu Tatra, ktoré chcel predbehnúť. Vodič vozidla Tatra však urobil náhly pohyb smerom doľava v čase, keď vozidlo Škoda bola vedľa jeho vozidla a to preto, že po jeho pravej strane bolo zaparkované tmavozelené vozidlo. V tom čase ho už predbiehal vodič vozidla Škoda. Aby svedok zabránil zrážke, urobil náhly pohyb doprava v tvare písmena S, čoho sa pravdepodobne zľakol vodič Škody a dostal sa mimo vozovky. K vozidlu Tatra sa blížil asi na 10 m, keďže ho chcel obiehať a znamenie o zmene smeru jazdy nedal, lebo sa len pripravoval na obiehací manéver a chcel ho dať až potom, keď ho obide vozidlo Škoda. Toto odstavené vozidlo sa mu zjavilo náhle a zaregistroval len jeho farbu. Ak svedok urobil oblúk, tak tým sa chcel vyhnúť zrážke medzi jeho vozidlom a odstaveným vozidlom. Nepamätal si, či pri korekcii smeru jazdy prešiel stredovú čiaru vozovky. Vie, že odstavené vozidlo stálo v smere jeho jazdy a polovicou svojej šírky zasahovalo do jazdného pruhu a druhou polovicou bolo mimo vozovky. Videl moment, že vodič vozidla Škoda strhol volant doprava v čase, keď bol asi v polovici dĺžky jeho vozidla. Skutočnosť, že ho predbiehalo vozidlo Škoda mala pri korekcii smeru jeho jazdy vplyv na techniku jeho jazdy, keď sa snažil zvolíť strednú cestu, aby zabránil jednak narazeniu do odstaveného vozidla ako aj do vozidla Škoda.

V rámci trestného konania boli vypočuté svedkyne dopravnej nehody a zároveň spolujazdkyne odporcu a to B., navrhovateľka a G..

Svedkyňa B. uviedla, že sedela vo vozidle a sledovala situáciu v cestnej premávke. Odporca sa najskôr priblížil k predbiehanému vozidlu na 5 metrov, prešiel do ľavého jazdného pruhu, dostal sa na úroveň kabíny vozidla Iveco, kedy toto náhle zmenilo smer jazdy smerom k ich vozidlu. Vozidlo Iveco bolo v jazdnom pruhu ich vozidla možno polovicou svojej šírky. Vtedy povedala, že „ten debil sa ani nepozrel do spätného zrkadla“ a vtedy začalo ich auto robiť esíčka, vozidlo Iveco sa dostalo späť do svojho jazdného pruhu a ich vozidlo skončilo v priekope.

Svedkyne G. a navrhovateľka sedeli vzadu vo vozidle, vzájomne sa rozprávali a nesledovali situáciu v cestnej premávke. Navrhovateľka si len vybavila, že B. povedala, že „ten debil ani nepozerala do spätného zrkadla“. G. spozornela tiež pri týchto slovách a videla len toľko, že kamión sa natlačil do ich jazdného pruhu, keď ich vozidlo bolo zhruba na pred úrovňou kabíny vozidla Iveco a mala pocit, že plachta tohto vozidla je na pol metra od nich. Potom začali robiť esíčka.

V trestnom konaní znalkyňa Ing. A. pri výsluchu uviedla, že nakoľko nedošlo k stretu vozidiel, nedá sa spôsob jazdy účastníkov dopravnej nehody presne určiť. Pohyb vozidla Škoda simulovala podľa výpovede odporcu, že sa priblížil k vozidlu Iveco na vzdialenosť dvoch osobných motorových vozidiel a začal predbiehať. Túto vzdialenosť označila za príliš krátku a vybočenie doľava za príliš prudké. Išlo o nesprávnu techniku jazdy, z dôvodu čoho sa stalo vozidlo Škoda neovládateľným. Nakoľko neboli zanechané iné stopy ako stopy vozidla odporcu a ku kontaktu vozidiel nedošlo, nevylúčila aj iné varianty priebehu nehodového deja. Podľa nej však bolo technicky neprijateľné, aby vozidlo Iveco náhle vybočilo v čase, kedy bolo vozidlo Škoda na úrovni jeho kabíny. Ak sa vodič vozidla Iveco venoval vedeniu vozidla, nemal dôvod náhle vybočiť, ale vybočoval by plynule, čo by musel vodič Škody vidieť, ak sa venoval vedeniu vozidla a reagovať na to brzdením. Priebeh kolízie však môže mať viac alternatív vzhľadom na nedostatok vstupných údajov. Nie je objektívne zdokumentované, čo sa dialo predtým,

ako vozidlo škoda prvý krát opustilo vozovku. Znalčka nemala k dispozícii technické parametre vozidla Iveco a určila ich len približne ako ťahača s cisternou. Postavenie vozidiel Iveca, Tatra a odstaveného vozidla sa podľa nej nedali objektívne určiť.

Znalec Ing. X. vo výpovedi v trestnom konaní považoval za najpravdepodobnejšie iný priebeh nehodového deja a to v dvoch alternatívach v súlade s jeho znaleckým posudkom. Ak vodič vozidla Iveco vybočil do opačného jazdného pruhu počas toho ako bolo predchádzané odporcom, nesprávna technika jazdy bola na strane vodiča vozidla Iveco a spočívala v náhlej zmene smeru jazdy. Vodič vozidla Škody zabránil stretu jediným možným spôsobom, pri ktorom opustil vozovku. Pri oboch alternatívach priebehu nehodového deja, by vozidlo odporcu zanechalo rovnaké stopy a obe varianty sú technicky prijateľné. Pri žiadnej z alternatív však nemala rýchlosť vozidla odporcu 104,5 až 115,5 km/h vplyv na priebeh dopravnej nehody. Podľa znalca bolo technicky možné, aby vozidlo Iveco vybočilo polovicou svojej šírky do protismeru a vrátilo sa späť bez toho, aby sa dostalo do šmyku. Znalec nevylúčil ani verziu dvojitého predbiehania, ktoré je verziou svedka S., vodiča vozidla Iveco. Potom je však výpoveď svedka U. o jeho vzdialenosti 300 m od kolízie medzi Ivecom a Škodou rovnako, ako viaceré ním opísané okolnosti, technicky neprijateľná

Navrhovateľka žiadala, aby súd zaviazal odporcu na zaplatenie istiny 45.928,68 Eur s 9,25 % úrokom z omeškania od 13.05.2009 do zaplatenia. Poukázala na skutočnosť, že k dopravnej nehode, pri ktorej utrpela vážne zranenia a to najmä obmedzenie dolných končatín poranenie miechy, zlomeninu krčnej a pomliaždenie pľúc došlo 24.05.2006. Navrhovateľka má za to, že túto dopravnú nehodu zaviniť odporca tým, že neprispôbil rýchlosť jazdy stavu a povahe vozovky a svojim schopnostiam, v dôsledku čoho vyšiel cez proti smer mimo cesty, následne strhol volant doprava, vrátil sa na vozovku, dostal šmyk a opätovne vyšiel mimo cesty. Je pravdou, že odporca bol v konaní oslobodený z pod tohto skutku, avšak navrhovateľ má za to, že trestný súd sa nezaoberal dôsledne príčinou súvislosťou v tejto udalosti. Odporca v prípade, že by neprekročil povolenú rýchlosť, vedel by zareagovať na vzniknutú situáciu na ceste a nemuselo by dôjsť k tejto dopravnej nehode. Predmetný nárok si uplatňuje podľa § 427 Občianskeho zákonníka, v prípade ktorej ide o objektívnu zodpovednosť odporcu ako prevádzkovateľa motorového vozidla, pričom liberalizačný dôvod na jeho zavinenie v tom, že nemohol predísť dopravnej nehode sa naňho nemôže vzťahovať, lebo odporca porušil právny predpis v tom, že prekročil povolenú rýchlosť.

Navrhovateľka vo výpovedi uviedla, že pri tejto dopravnej nehode jej bolo spôsobené poškodenie zdravia. Bola 2 mesiace v nemocnici a potom bola 2 mesiace na rehabilitácii. Po ukončení liečenia začala chodiť na vlastných nohách na dvoch francúzskych barlách, pričom mala na ľavej nohe ortézu. V auguste 2008 sa jej zhoršil zdravotný stav a od tej doby je pripútaná na invalidný vozík. Spoločne s ňou išli vo vozidle odporcu ešte dve ženy, pričom tieto neutrpeli vážnejšie poranenia.

Vedľajší účastník uviedol, že odporca v čase dopravnej nehody nebol prevádzkovateľom motorového vozidla a teda jeho zodpovednosť podľa §427 Obč. zák. je vylúčená. Čo sa týka všeobecnej zodpovednosti odporcu podľa § 420 Obč. zák. tak máme za to, že z výsledkov vykonaného dokazovania v trestnej veci bolo jednoznačne preukázané, že odporca dopravnú nehodu nezavinil a nezodpovedá podľa ustanovení podľa § 420 Obč. zák.. Z toho dôvodu súhlasil so stanoviskom odporcu v tom, aby súd návrh navrhovateľky zamietol ako bezdôvodný.

Odporca uviedol, že nie je pravdou, že nereagoval na výzvu navrhovateľku na uzavretie dohody o urovaní. Odporca svojím listom zo dňa 23.03.2009 oznámil navrhovateľke, že jej návrh je predčasný a že sa vedie trestné konanie, ktoré ešte nebolo právoplatne skončené. Odporca má za to, že predmetnú dopravnú nehodu nezavinil a v trestnom konaní nebola preukázaná príčinná súvislosť medzi jazdou odporcu a vznikom dopravnej nehody resp. škodou, ktorá navrhovateľke vznikla. Navrhovateľka si uplatňuje náhradu škodu podľa § 427 a §428 Obč. zák. t.j. podľa ustanovení o objektívnej zodpovednosti prevádzkovateľa motorového vozidla, pričom zákon jasne uvádza kto je prevádzkovateľom motorového vozidla. Odporca má za to, že v danom prípade nebol prevádzkovateľom motorového vozidla a zároveň túto dopravnú nehodu spôsobila tretia osoba a to S.. Poukázal aj na rozsudok tunajšieho súdu sp. zn. 7 C 39/2010, zo závermi ktorého sa odporca plne stotožňuje. Z platnej judikatúry vyplýva, že v prípade zodpovednosti za škodu, ak nie je splnená čo i len jedna podmienka, je skúmanie ostatných zodpovednostných podmienok vylúčené. Máme za to, že v danom prípade nebola preukázaná príčinná súvislosť medzi konaním odporcu a vzniknutou škodou a z týchto dôvodov žiadal návrh navrhovateľky

zamietnuť. V konaní si uplatnil trovy konania a to z dôvodu, že už v čase prvého pojednávania v tejto veci navrhovateľka vedela o ukončení trestného konania vedeného voči odporcovi a o tom, že bol oslobodený a taktiež o tom, že už bolo rozhodnuté v konaní 7C 39/2010 a napriek tomu trvala na svojom návrhu. Poukázal na skutočnosť, že odporca má zdravotný stav po tejto dopravnej nehode zlý, ak nie ešte horší ako navrhovateľka. Od dopravnej nehody je odporca kompletne ochrnutý od prs a čiastočne má ochrnuté aj ruky, hlavne prsty a vonkajšiu časť celých predných končatín.

Vo výpovedi odporca ďalej uviedol, že znalkyňa S. sa vyjadрила len k trom otázkam z piatich a vychádzala len zo svojich hypotetických úvah. Z toho dôvodu bol v konaní určený ďalší znalec Ing. S., ktorý už zodpovedal všetky položené otázky. Zo znaleckého posudku a jeho výpovede vyplýva, že v prípade dopravnej nehody došlo k dvojitému predbiehaniu, kde vodič jazdiaci na Ivecu nesledoval riadne cestnú premávku a nečakane zbadal pred sebou prekážku a to stojace vozidlo a napriek tomu, že videl, že ho odporca predbieha, volil strednú cestu tak, že prejde nejako pomedzi odstavené vozidlo a vozidlo odporcu. Znalec jednoznačne potvrdil, že aj keď odporca išiel vyššou rýchlosťou, nemalo to vplyv na vznik dopravnej nehody, čo maďarský vodič priznal. V prípade, že odporca obiehal pred ním jazdiace Iveco, tak sa snažil čím rýchlejšie ho predbehnúť. Nemohol čakať reakciu vodiča Iveca. V prípade, že by pribrzdil, je možné, že by došlo ešte k väčšej zrážke a možno by tu viacerí neboli. Motorové vozidlo, na ktorom v tom čase jazdil bolo vozidlo jeho otca a odporca toto vozidlo používal pomerne často. Vozil na ňom svoju priateľku a navrhovateľku, chodil na ňom do školy a vozil na ňom spolužiakov zo školy z V. do Q., pretože mali zlý spoj zo školy. Okrem toho jazdil napr. na služobnom aute v rámci rozvozu pizze z pizzerie v S., kde pracoval brigádne popri škole a denne najazdil v priemere od 200 do 300 km. Bol dobrý vodič, nikdy nemal žiadnu kolíziu a nikdy nebol prejednaný pre žiadne porušenie cestnej premávky. Rodičia vždy vedeli, že si toto vozidlo berie a vždy im to oznámil. V súčasnosti je schopný viesť motorové vozidlo, ktoré však musí byť upravené len na ovládanie rukami. Má také vozidlo kúpené cez sociálnu poisťovňu vo forme príspevku, aby mohol chodiť do školy a urobiť si maturitu.

Súd vo veci vypočul znalcov Ing. A. i Ing. X..

Znalkyňa z odboru cestnej dopravy Ing. A. uviedla, že sa plne pridržiava svojho znaleckého posudku, ktorý v trestnej veci odporcu podala a má za to, že odporca pri dodržaní správnej techniky jazdy, t.j. dodržania maximálnej povolenej rýchlosti v danom úseku a plynulejším vybočením do ľavého pruhu pri začiatku predchádzacieho manévru mohol vzniknutej škode zabrániť. Po dopravnej nehode na mieste nehody nebola, dopravná nehoda sa stala v roku 2006 a znalecký posudok vypracovala na základe náčrtu z miesta dopravnej nehody, ktoré vyhotovila polícia a na základe už vykonaných výsluchov svedkov a poškodených. Až pri vypracovaní znaleckého posudku v roku 2010 si bola pozrieť miesto nehody a premerať priekopu, do ktorej vodič Škody vbehol. Viditeľné stopy vo vozovke ani v priekope po vjazde vozidla tam neboli. Čo sa týka vozidla Škoda, na ktorom jazdil odporca, toto vozidlo nikdy nevidela a v roku 2010 jej bolo policiou uvedené, že auto už nemajú k dispozícii.

Na otázku sudkyne podľa čoho možno vylúčiť stret vozidla Škoda s Ivecom pri prípadnom vybočení Iveca do ľavého protismerného prúdu, znalkyňa uviedla, že tieto vozidlá sa nemohli stretnúť, aj keď to nebolo možné fyzicky zistiť z fotografie vozidla Škoda v priekope resp. nedošlo k takému stretu, ktorý by zmenil smer pohybu obiehajúceho vozidla Škoda, pretože by nastala celkom iná situácia, keby sa tieto dve vozidlá stretli. Z technického hľadiska je to úplne prijateľné a zodpovedajú tomu aj stopy jazdných pruhov vozidla Škoda na vozovke. Situáciu nasimulovala tak, že vozidlo Škoda bolo cca 9 metrov za vozidlom Ivecom keď začal obiehací manéver a nasimulovaný bol pohyb Iveca po stredovú čiaru pravého jazdného pruhu s tým, že to ide do bodu, kedy sa mali stretnúť na úrovni vlastných kabín.

Ďalej uviedla, že čo sa týka možného náhleho vybočenia Iveca z dráhy, treba si odpovedať na otázku čo je to náhle vybočenie pri stanovených rýchlostiach oboch áut, aké mali v čase začiatku dopravnej nehody a počas nehodového deja s tým, že k stretu vozidiel nedošlo. Nevedela uviesť aká by bola dráha a čas pri náhlej zmene smeru jazdy vodiča Iveca. Musela by túto situáciu nasimulovať. Podľa znalkyne, keby bolo vozidlo Iveco vybočilo pri týchto rýchlostiach do ľavého pruhu, muselo by dôjsť k stretu týchto vozidiel. Aj keby maďarský vodič Iveca náhle zmenil smer jazdy, nemohlo to mať vplyv na jazdu vozidla Škoda, pretože vozidlá by sa museli stretnúť a podľa nej šmyk vozidla Škoda doľava mohol spôsobiť len nesprávny začiatok predbiehacieho manévru.

Znalec H. uviedol, že sa svojho znaleckého posudku v plnom rozsahu pridrižiava a vypracoval ho na základe podkladov, osobnej ohliadky motorového vozidla, výpovedi svedkov i odporcu ako obžalovaného. Na základe týchto pokladov a dôkazov vypracoval znalecký posudok pre riešenie prípadu v 2 variantoch, ktoré sa javili ako prijateľné a rovnocenné. Podľa varianty A predpokladal, že vozidlo Iveco maďarskej značky neprešlo do protismeru, a v tom prípade vodič vozidla Škoda sa nevenoval riadne vedeniu motorového vozidla, čo spôsobilo jeho následné vybočenie z vozovky, a teda u vodiča Škody išlo o nesprávnu techniku jazdy s prihliadnutím na prekročenú povolenú rýchlosť motorového vozidla. Za daného stavu potom u vodiča Iveca išlo o správnu techniku jazdy, ale za podmienky, že na jeho strane nebolo zaparkované ďalšie motorové vozidlo, ktoré obchádzal, pretože inak by išlo o nesprávnu techniku jazdy vozidla Iveco z dôvodu nedodržania bezpečnostného odstupu od stojaceho motorového vozidla v šírke 0,4-0,6 m, kde by mohlo dôjsť k ďalšej kolízii. Variant B predpokladal, že vodič Iveca a vozidlo Iveco vybočilo zo svojho jazdného pruhu do protismeru, čím vytvorilo kolíziu situáciu pre vozidlo Škodu a spôsobilo neštandardný pohyb vozidla Škody, dôsledkom čoho bolo neštandardné vybočenie vozidla Škody z vozovky. Tým, že vozidlo Iveco vybočilo a bolo predchádzané vozidlom Škoda, vodič Škody musel zabrániť stretu s vozidlom Iveco a musel strhnúť volant doľava a v tejto časti jeho jazdy došlo k neštandardnému pohybu, ktorý mal za následok opustenie vozovky. Pre túto variantu platí, že Iveco jazdilo nesprávnou technikou jazdy, pričom vodič Škody jazdil správne a na situáciu reagoval správne, pretože inak nemohol zabrániť stretu s Ivecom. Čo sa týka prekročenia povolenej rýchlosti vodičom Škody, ktorý jazdil nad povolenú rýchlosť 90 km/h, tak možno povedať, že táto zvýšená rýchlosť nebola príčinou vzniku dopravnej nehody. Znalec simuloval prípad aj pri nižšej rýchlosti oboch vozidiel pri predbiehaní vozidla Škody vozidlo Iveco a došlo k tomu istému výsledku, a teda možno uviesť, že aj keď prvok prekročenej rýchlosti bol prvkom nesprávnej techniky jazdy, táto skutočnosť nebola príčinou vzniku dopravnej nehody. Technika jazdy vodiča vozidla Iveca vo variante A za podmienky, že po pravej strane obiehal zaparkované vozidlo nemala žiadny vplyv na techniku jazdy vodiča Škody, aj keď v takomto prípade išlo o zlú techniku jazdy vodiča Iveca. Predovšetkým odstup obiehajúceho vozidla, ktoré voľne stojí sčasti na vozovke má byť cca 1m. Pokiaľ je známe, že toto stojace vozidlo stálo na vozovke a prečnievalo 0,5-0,6 m, pričom vozidlo Iveco malo šírku cca do 2,5 metra, tak logicky by muselo vybočiť do protismerného jazdného pruhu. Zlá technika jazdy v tom prípade spočívala v tesnom obídení stojaceho vozidla pri nedodržaní primeranej vzdialenosti. Pri správnej technike jazdy Iveca, to znamená venovanie sa riadeniu vozidla, by nedošlo k dopravnej nehody. Prekročenie rýchlosti odporcom potom nebolo príčinou tejto dopravnej nehody. Podľa varianty A zavinil dopravnú nehodu odporca. Iveco išlo rýchlosťou 85 km/h a pokiaľ by vodič vozidla Škody išiel zákonom povolenou rýchlosťou 90 km/h, tak by mu obídenie vozidla Iveco trvalo veľmi dlho, možno aj 300-400 metrov, keďže rozdiel v rýchlosti bol len 5 km. Vodič vozidla Škody mohol obiehať aj pri takejto správnej rýchlosti a riadnemu venovaniu sa riadeniu vozidla za predpokladu, že má dostatočný výhľad do protismeru.

Z lekárskeho posudku vyhotoveného MUDr. I. súd zistil, že posudzujúci lekár pridelil úrazu navrhovateľky bodové hodnotenie bolestného vo výške 2670 bodov, čo predstavuje výšku náhrady za bolesť 922.431,60 Sk (2670x345,48 Sk/bod za rok 2006), t.j. 30.619,12 Eur.

V rámci záverečného prednesu navrhovateľka uviedla, že konaní bolo preukázané, že škoda vznikla v príčinnej súvislosti s prevádzkou motorového vozidla, ktoré viedol odporca. Pokiaľ ide o preukázanie príčinnej súvislosti nemožno vychádzať len z výsledkov trestného konania a je potrebné túto zodpovednosť odporcu osobitne posudzovať pre účely občianskeho konania. Je nesporné, že odporca porušil právnu povinnosť, keď predbiehací manéver vykonával nepovolenou rýchlosťou. Zjednodušene možno konštatovať, že ak by odporca svoju právnu povinnosť neporušil, k vzniku kolízie by nedošlo. Nie je podstatné ako sa odporca vypořiadal s už vzniknutou kolíziou, ktorú vyprovokoval. Výsledky trestného konania len odôvodňujú záver, že spôsob jazdy odporcu nebol technickou príčinou kolízie, čo nevyučuje zodpovednosť všeobecne, ostatné predpoklady zodpovednosti boli preukázané.

Vedľajší účastník žiadal návrh navrhovateľ zamietnuť. Poukázal hlavne na výsledky trestného konania, ktoré prebehlo na tunajšom súde a taktiež rozhodnutie v obdobnej veci na tunajšom súde. Mal za to, že dopravná nehoda nebola spôsobená motorovým vozidlom odporcu, a teda odporca za túto nehodu nezodpovedá.

Z rozsudku tunajšieho súdu sp. zn. 7C/39/2010-145 zo dňa 28.06.2012 súd zistil, že

navrhovateľka si na tunajšom súde uplatnila návrhom nárok na náhradu škody na zdraví - bolestné, pričom rozsudkom č. k. 7C/39/2010-145 zo dňa 28.06. 2012 súd návrh navrhovateľky zamietol, súc viazaný výsledkami trestného konania z dôvodu, že v konaní nebola preukázaná príčinná súvislosť medzi konaním odporcu a vznikom škody. Rozsudok doposiaľ nenadobudol právoplatnosť.

Podľa § 427 ods. 1 Občianskeho zákonníka fyzické a právnické osoby vykonávajúce dopravu zodpovedajú za škodu vyvolanú osobitnou povahou tejto prevádzky.

Podľa § 427 ods. 2 Občianskeho zákonníka rovnako zodpovedá aj iný prevádzateľ motorového vozidla, motorového plavidla, ako aj prevádzateľ lietadla.

Podľa § 428 Občianskeho zákonníka svoje 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.

Medzi osobitné prípady zodpovednosti patrí zodpovednosť za škodu spôsobenú prevádzkou dopravných prostriedkov. Úprava zodpovednosti za škody spôsobené prevádzkou dopravných prostriedkov podľa § 427 až 431 Občianskeho zákonníka je založená na princípe objektívnej zodpovednosti (zodpovednosti bez ohľadu na zavinenie). Zákon vychádza z osobitnej povahy prevádzky dopravných prostriedkov, ktoré sú zdrojom zvýšeného nebezpečenstva vzniku škody na zdraví a na veciach a zároveň poškodeným umožňuje účinnú a rýchlu náhradu škody.

Subjektom zodpovedným za škodu spôsobenú prevádzkou dopravného prostriedku je prevádzateľ. Občiansky zákonník pojem prevádzateľ nevymedzuje. Za prevádzateľa možno považovať osobu, ktorá má právnu a súčasne faktickú možnosť disponovať s dopravným prostriedkom a užívať ho. Ide o dlhodobejšie používanie dopravného prostriedku na účel, na ktorý je dopravný prostriedok určený, pričom užívajúca osoba je oprávnená dopravný prostriedok na ten účel používať. Prevádzateľom je najmä vlastník, oprávnený držiteľ alebo nájomca. Prevádzateľom motorového vozidla sa stane i osoba, ktorej prevádzateľ prenechal vozidlo za tým účelom, aby táto osoba vozidlo dlhodobo používala, o vozidlo starala, hradila aspoň prevažnú časť nákladov súvisiace s jeho prevádzkou (napr. náklady na pohonné látky).

Na základe uvedeného mal súd preukázané, že odporca bol prevádzateľom motorového vozidla zn. Škoda, keďže predmetné vozidlo, ktorým bola spôsobená dopravná nehoda používal dlhodobo so súhlasom svojich rodičov, ktorí boli vlastníci predmetného vozidla. Popri škole pracoval brigádne a mal finančné prostriedky na prevádzku motorového vozidla. Na predmet konania sa teda vzťahujú ustanovenia o zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou dopravného prostriedku podľa ustanovení § 427 až 431 Občianskeho zákonníka.

Podmienkou vzniku tejto zodpovednosti je spôsobenie škody udalosťou, ktorou je samotná prevádzka dopravného prostriedku, a okolnosti, ktoré súvisia s tou prevádzkou. Predpokladmi vzniku zodpovednosti za škodu podľa § 427 Občianskeho zákonníka sú:

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

Základnou podmienkou zodpovednosti podľa § 427 Občianskeho zákonníka je to, že ide o škodu spôsobenú osobitnou povahou prevádzky. Pojem osobitnej povahy prevádzky Občiansky zákonník nevymedzuje. Je potrebné vychádzať z toho, že v osobitnej povahe prevádzky sa prejavujú typické vlastnosti prevádzky, ktoré spočívajú v jej určitej nebezpečnosti a ktoré sú spôsobilé vyvolať škodu.

Za udalosti vyvolané osobitnou povahou prevádzky dopravných prostriedkov sa podľa súdnej praxe považujú také skutočnosti, ktoré sú objektívne spôsobilé vyvolať škodu a ktoré súvisia s prevádzkou dopravných prostriedkov.

Ďalším predpokladom vzniku zodpovednosti je príčinná súvislosť medzi vzniknutou škodou a prevádzkou dopravného prostriedku, ktorý škodu priamo spôsobil.

Zbaviť sa povinnosti nahradiť škodu je možné len v prípadoch ustanovených v zákone. Jedným z týchto dôvodov je aplikácia ustanovenia § 428 Občianskeho zákonníka.

Z hľadiska podmienok úspešnej liberácie platí, že:

- a) musí ísť o škodu vyvolanú osobitnou povahou prevádzky dopravného prostriedku,
- b) škode sa nemohlo zabrániť ani pri vynaložení všetkého úsilia, ktoré možno požadovať,

c) nejde o okolnosť majúcu pôvod v prevádzke.

Súd vyhodnotil dôkazy jednotlivo ako aj vo vzájomných súvislostiach prihladol pri tom predovšetkým na výsledky trestného konania v zmysle § 135 ods. 1 O. s. p.. Mal preukázané, že dňa 24.05.2006 došlo k dopravnej nehode, ktorej účastníkom bol odporca, ktorý viedol osobné motorové vozidlo zn. Škoda 120, ev. č. Q.. V predmetnom vozidle sa viezla navrhovateľka, ktorá v súvislosti s dopravnou nehodou v predmetnom motorovom vozidle utrpela ujmu na zdraví. K dopravnej nehode došlo tak, ako to vyplýva z rozsudku Okresného súdu v Malackách č. k. 3T 3/2011-611 zo dňa 16.01.2012 v spojení s uznesením Krajského súdu v Bratislave sp. zn. 4To/27/2012 zo dňa 29.03.2012, ktorým bol odporca spod obžaloby právoplatne oslobodený z dôvodu, že nebolo preukázané, že skutok spáchal odporca ako obžalovaný. Súd sa plne stotožnil s odôvodnením tohto rozsudku, ktorý podrobne popisuje a vyhodnocuje priebeh nehodového deja. Odporca predbiehal nákladné motorové vozidlo zn. Iveco s maďarským evidenčným číslom E. ktoré viedol vodič S., občan Q.. Odporca vykonal prvú fázu predbiehania, keď sa priblížil za vozidlo zn. Iveco, prešiel do ľavého jazdného pruhu a určitý čas išiel súbežne s vozidlom zn. Iveco. Ku kolízii došlo v čase druhej fázy predbiehacieho manévru s tým, že vozidlo zn. Iveco náhle zmenilo smer jazdy, následne náhle zmenilo smer jazdy aj vozidlo odporcu, v dôsledku čoho sa ocitlo mimo vozovky a došlo k ublíženiu na zdraví navrhovateľky. Čo sa týka techniky jazdy odporcu a príčinnej súvislosti medzi touto technikou a vznikom následku spočívajúcom v ťažkej ujme na zdraví navrhovateľky súd sa plne stotožnil so závermi, uvedenými v trestnom rozsudku, že vozidlo Iveco prešlo do protismeru, pričom samotný vodič tohto vozidla nevypovedal v rozpore s týmto záverom (túto skutočnosť potvrdili aj viacerí svedkovia). Súd potom ustálil, že technika jazdy odporcu bola správna, nakoľko pri náhlom vybočení nákladného vozidla Iveco do jazdného pruhu odporcu, sa odporca snažil zabrániť zrážke jediným možným spôsobom, ktorý vyústil do opustenia vozovky.

Tak ako to vyplýva aj z uznesenia Krajského súdu Bratislava č. k. 4To27/2012 zo dňa 29.03.2012 a znaleckého posudku Ing. X., odporca viedol motorové vozidlo rýchlosťou od 104,5 km/h do 115,5 km/h, a teda vyššou ako dovolenou rýchlosťou (90 km/h), čo bolo nesprávnym prvkom v technike jeho jazdy. Nevenovanie sa riadnemu vedeniu vozidla odporcom bolo svedeckými výpoveďami vyvrátené. Prekročenie povolenej rýchlosti však nebolo technickou príčinou vzniku nehody. K zabráneniu nehody odporcom by došlo len vtedy, ak by pokračoval v priamom smere jazdy aj po vzniku kolíznej situácie, nakoľko vozidlo zn. Iveco sa vrátilo do svojho jazdného pruhu, avšak odporca to nemohol predpokladať, nakoľko nevidel, prečo kolízia vznikla a mohol sa iba domnievať, že vozidlo zn. Iveco bude pokračovať vo svojom pohybe doľava. Odporca teda reagoval stočením volant doľava, čo bolo v zmysle záverov znalca i princípov logiky, jediný možný spôsob ako zabrániť zrážke. Z týchto dôvodov odporca predmetnú dopravnú nehodu nezavinil a vzniku následkov nemohol zabrániť ani pri vynaložení všetkého úsilia, ktoré možno požadovať. Tieto skutočnosti súd považoval za liberačné dôvody na strane odporcu.

Z preukázaného skutkového stavu je zrejmé, že odporca vykonával prevádzkovú činnosť - viedol predmetné motorové vozidlo, v ktorom navrhovateľka utrpela škodu na zdraví, t.j. boli splnené predpoklady podľa bodov 1) a 2). Vzhľadom na to, že v zmysle záverov trestného konania škoda vznikla ako dôsledok dopravnej kolízie, ktorú vyvolal iný účastník cestnej premávky (nie je úlohou tohto súdu hodnotiť, či to bola prevádzková činnosť vozidla Iveco, vozidla zn. Tatra, alebo dokonca neznáameho vozidla zaparkovaného na okraji vozovky, alebo viaceré z nich), nie je daná príčinná súvislosť medzi prevádzkovou činnosťou odporcu a vznikom škody.

Z týchto dôvodov súd dospel k záveru, že návrh je proti odporcovi nedôvodný a musel ho zmietnuť.

Podľa § 142 ods. 1 O.s.p. účastníkovi, ktorý mal vo veci plný úspech, súd prizná náhradu trov potrebných na účelné uplatňovanie alebo bránenie práva proti účastníkovi, ktorý vo veci úspech nemal.

Podľa tohto ustanovenia by bolo potrebné priznať odporcovi a vedľajšiemu účastníkovi na strane odporcu plnú náhradu trov konania voči navrhovateľke, ktorá bola v konaní neúspešná.

Podľa § 150 O.s.p. ak sú tu dôvody hodné osobitného zreteľa, nemusí súd výnimočne náhradu trov konania celkom alebo z časti priznať. Súd prihladne najmä na okolnosti, či účastník ktorému sa priznáva

náhrada trov konania, uviedol skutočnosti a dôkazy pri prvom úkone, ktorý mu patril, to neplatí, ak účastník konania nemohol tieto skutočnosti a dôkazy uplatniť.

Hoci boli naplnené predpoklady na priznanie náhrady trov právneho zastúpenia odporcu a vedľajšieho účastníka, súd dospel k záveru, že na strane navrhovateľky existujú dôvody hodné osobitného zreteľa, pre ktoré náhradu trov konania úspešným účastníkom nepriznal. Tieto súd videl najmä v osobných, majetkových a zdravotných pomeroch navrhovateľky, ktorá nie je vzhľadom na svoju sociálnu situáciu schopná uhradiť náhradu trov konania z dôvodov, ktoré sama nezavinila, a uloženie povinnosti nahradiť trovy konania by viedlo k nenáležitej tvrdosti. Súd pri aplikácii tohto zákonného ustanovenia prihliadol i na okolnosti, ktoré viedli k uplatneniu nároku na súde, a to na následky dopravnej nehody, ktoré spočívali v invalidite dvoch mladých ľudí.

Poučenie:

Proti tomuto rozsudku možno podať odvolanie do 15-tich dní odo dňa jeho doručenia, prostredníctvom tunajšieho súdu na Krajský súd v Bratislave, písomne v dvoch vyhotoveniach (§ 204 ods. 1 prvá veta O.s.p.).

V odvolaní sa má popri všeobecných náležitostiach (§ 42 ods. 3 O.s.p.) uviesť, proti ktorému rozhodnutiu smeruje, v akom rozsahu sa napáda, v čom sa toto rozhodnutie alebo postup súdu považuje za nesprávny a čoho sa odvolateľ domáha (§ 205 ods. 1 O.s.p.). Pokiaľ zákon pre podanie určitého druhu nevyžaduje ďalšie náležitosti, musí byť z podania zjavné, ktorému súdu je určené, kto ho robí, ktorej veci sa týka a čo sleduje, a musí byť podpísané a datované. Podanie treba predložiť s potrebným počtom rovnopisov a s prílohami tak, aby jeden rovnopis zostal na súde a aby každý účastník dostal jeden rovnopis ak je to potrebné. Ak účastník nepredloží potrebný počet rovnopisov a príloh, súd vyhotoví kópie na jeho trovy (§ 42 ods. 3 O.s.p.).

Ak povinný dobrovoľne nesplní, čo mu ukladá vykonateľné rozhodnutie, oprávnený môže podať návrh na vykonanie exekúcie podľa osobitného zákona (zákon č. 233/1995 Z.z. o súdnych exekútoroch a exekučnej činnosti - Exekučný poriadok a o zmene a doplnení ďalších zákonov, v znení neskorších predpisov); ak ide o rozhodnutie o výchove maloletých detí, návrh na súdny výkon rozhodnutia (§ 251 ods. 1 O.s.p.).

Odvolanie proti rozsudku alebo uzneseniu, ktorým bolo rozhodnuté vo veci samej, možno odôvodniť len tým, že

a) v konaní došlo k vadám uvedeným v § 221 ods. 1 O.s.p. t.j.

1. sa rozhodlo vo veci, ktorá nepatrí do právomoci súdov
2. ten, kto v konaní vystupoval ako účastník, nemal spôsobilosť byť účastníkom konania
3. účastník konania nemal procesnú spôsobilosť a nebol riadne zastúpený
4. v tej istej veci sa už prv právoplatne rozhodlo alebo v tej istej veci sa už prv začalo konanie
5. sa nepodal návrh na začatie konania, hoci podľa zákona bol potrebný
6. účastníkovi konania sa postupom súdu odňala možnosť konať pred súdom
7. rozhodoval vylúčený sudca alebo bol súd nesprávne obsadený, ibaže namiesto samosudcu rozhodoval senát
8. súd prvého stupňa nesprávne vec právne posúdil, tým, že nepoužil správne ustanovenie právneho predpisu a nedostatočne zistil skutkový stav
9. sa rozhodlo bez návrhu, nejde o rozhodnutie vo veci samej a dôvody, pre ktoré bolo vydané, zanikli alebo ak také dôvody neexistovali
10. bol odvolacím súdom schválený zmier

b) konanie má inú vadu, ktorá mohla mať za následok nesprávne rozhodnutie vo veci

c) súd prvého stupňa neúplne zistil skutkový stav veci, pretože nevykonal navrhnuté dôkazy, potrebné na zistenie rozhodujúcich skutočností,

d) súd prvého stupňa dospel na základe vykonaných dôkazov k nesprávnym skutkovým zisteniam

e) doteraz zistený skutkový stav neobstojí, pretože sú tu ďalšie skutočnosti alebo iné dôkazy, ktoré doteraz neboli uplatnené (§ 205a O.s.p.), t.j.

1. sa týkajú podmienok konania, vecnej príslušnosti súdu, vylúčenia sudcu (prísediaceho) alebo obsadenia súdu,
2. má byť nimi preukázané, že v konaní došlo k vadám, ktoré mohli mať za následok nesprávne rozhodnutie vo veci samej
3. odvolateľ nebol riadne poučený podľa § 120 ods. 4 O.s.p.,

4. ich účastník konania bez svojej viny nemohol označiť alebo predložiť do rozhodnutia súdu prvého stupňa
rozhodnutie súdu prvého stupňa vychádza z nesprávneho právneho posúdenia veci (§ 205 ods. 2 O.s.p.)