

Súd: Okresný súd Pezinok  
Spisová značka: 37C/80/2013  
Identifikačné číslo súdneho spisu: 1713204893  
Dátum vydania rozhodnutia: 16. 05. 2018  
Meno a priezvisko sudcu, VSÚ: Mgr. Marek Mikulčík  
ECLI: ECLI:SK:OSPK:2018:1713204893.7

## ROZSUDOK V MENE SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Okresný súd Pezinok v konaní pred sudcom Marekom Mikulčíkom v právnej veci žalobcu: D. P., F.. X.XX.XXXX, Q. T. U. XX, XXX XX H., štátny občan SR, zast.: JUDr. Helena Bognerová, advokátka so sídlom Vajanského ulica 8, 911 00 Trenčín, proti žalovanej: H.. G. F., F.. X.X.XXXX, Q. T. Š. XXX/XX, XXX XX J., štátny občan SR, zast.: doc. JUDr. Vlasta Kovalančíková, CSc., advokátka so sídlom Mierové námestie 3, 903 01 Senec, za účasti intervenienta na strane žalovanej: GENERALI SLOVENSKO poisťovňa, a.s., so sídlom Lamačská cesta 3/a, 941 04 Bratislava, o zaplatenie 30.047,43 eur s príslušenstvom, takto

### rozhodol:

Žalovaná je povinná zaplatiť žalobcovi sumu vo výške 18 028,34 €, spolu s 5% ročným úrokom z omeškania z tejto sumy odo dňa právoplatnosti rozsudku až do zaplatenia, a to všetko do troch dní od právoplatnosti rozsudku.

V prevyšujúcej časti sa žaloba zamieťa.

Súd priznáva žalobcovi voči žalovanej nárok na náhradu trov konania v rozsahu 20%.

### odôvodnenie:

1 Žalobca sa žalobou doručenu súdu dňa 18. marca 2013, zmenenou v podaní doručenom súdu dňa 30. júna 2017, ako aj v podaní doručenom súdu dňa 16. mája 2018 domáhal proti žalovanej zaplatenia sumy vo výške 30.047,43 eur spolu s 5% ročným úrokom z omeškania z tejto sumy odo dňa právoplatnosti rozsudku až do zaplatenia a náhrady trov konania. Procesne zaútočil skutkovým tvrdením, že dňa 10. júna 2010 v čase o 10.45 hod. jazdila žalovaná osobným motorovým vozidlom Volkswagen Passat, EČV; J. XXX T., zastavila pri pravej krajnici a pri otáčaní sa vozidlom smerom do obce Rovinka nedala prednosť motocyklu Yamaha EČV: H. XXX I., ktoré viedol on po ulici Svornosti v smere do obce Rovinka, v dôsledku čoho prišlo k zrážke (ďalej len „predmetná dopravná nehoda“). Skutkovo tvrdil, že v dôsledku predmetnej dopravnej nehody utrpel pomliaždenie mozgu v oboch čelových lalokoch, pomliaždenie pľúc s krvácaním do pohrudničnej dutiny, otvorenú zlomeninu stehennej kosti, trieštivú zlomeninu jabĺčka, trieštivú zlomeninu hlavičky ľavej vretennej kosti, krvnú zmliaždenú ranu dolnej pery, pomliaždenie a odreniny oboch kolien a pravej bedrovej oblasti, poúrazovú atrofiu zrkového nervu obojstranne s dobou liečenia 12 mesiacov a s obmedzením obvyklého spôsobu života počas doby troch mesiacov. Poukázal na to, že žalovaná porušila pri otáčaní na ceste I. triedy zákonné ustanovenie § 22 ods. 1 zákona 8/2009 Z.z. tým, že ako vodička otáčajúceho sa vozidla nedala prednosť vjazde protiidúcim motorovým vozidlám a v dôsledku toho mu spôsobila škodu. Uviedol tiež, že trestným rozkazom Okresného súdu Bratislava II sp.zn. 2T/14/2013 zo dňa 4.2.2013 súd uznal žalovanú H.. E.. G. F. vinnú zo spáchala prečin ublíženia na zdraví podľa § 157 ods.1, 2 písm. a/ Tr.zák. Preto sa domáha náhrady škody, ktorá mu bola pri predmetnej dopravnej nehode spôsobená, pričom svoj nárok špecifikoval v podaní doručenom súdu dňa 30. júna 2017 tak, že na bolestnom vyčíslil za 645 bodov sumu 9.604,05 €, na sťažení spoločenského uplatnenia za 315 bodov sumu 4.690,35 €, škodu na motorke vyčíslil sumou 10.109,- €, škodu na

ošatení sumou vo výške 948,15 € a na náhrade straty na zárobku žiadal priznať sumu 446,83 €. V rámci svojho procesného útoku predložil žalobca súdu listinné dôkazy.

2 Žalovaná sa k žalobe vyjadrila v písomnom podaní doručenom súdu dňa 27. augusta 2013, v ktorom navrhla žalobcu zamietnuť a priznať jej nárok na náhradu trov konania. Procesne sa bránila tvrdením, že hoci došlo k predmetnej dopravnej nehode a bolo voči nej začaté trestné stíhanie pre trestný čin ublíženia na zdraví podľa § 157 ods. 1,2 Tr. zák., doposiaľ nebolo právoplatne skončené a teda doposiaľ nebola preukázaná miera zavinenia toho-ktorého účastníka dopravnej nehody na jej vzniku. Poukázala na to, že ona nie je v spore pasívne vecne legitimovaná, nakoľko v čase vzniku dopravnej nehody viedla motorové vozidlo zn. Volkswagen Passat, EČV: J.-XXXBJ, ktorého držiteľom bol jej manžel L. F., pričom držiteľ vozidla mal s intervenientom uzavretú zmluvu č. 8100058454 o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla. Poukázala na ustanovenia § 822 a § 828 ods. 1 Občianskeho zákonníka, a znenie všeobecných poisťných podmienok k zmluve č. 8100058454 a uviedla, že pasívne legitimovaným účastníkom konania je GENERALI SLOVENSKO poisťovňa, a.s., ďalej sa procesne bránila tým, že žalobcom uplatnená škoda nebola jednoznačne preukázaná a ani vyčíslená a žalobca si svoj nárok uplatňuje v rozpore s hmotným právom. V rámci svojej procesnej obrany predložila žalované listinné dôkazy: poisťnú zmluvu č. 8100058454, všeobecné poisťné podmienky, zmluvné ustanovenia, doklad o škodovom priebehu.

3 Intervenient (vtedy vedľajší účastník v zmysle terminológie O.s.p.) sa k podanej žalobe vyjadril v písomnom podaní doručenom súdu dňa 27. augusta 2013, v ktorom poukázal na to, že žaloba bola podaná predčasne, a to z dôvodu, že zatiaľ nie sú ustálené predpoklady zodpovednosti za škodu v zmysle ustanovenia § 427 a nasl. Občianskeho zákonníka. Poukázal na to, že v danom prípade ide o stret prevádzok podľa ustanovenia § 431 Občianskeho zákonníka, preto je potrebné na ustálenie výšky nároku žalobcu na náhradu škody v prvom rade vyriešiť mieru účasti žalobcu na vzniku škody, resp. jej rozsahu. Podľa informácií intervenienta má byť v trestnom konaní vypracovávaný znalecký posudok, v ktorom sa má riešiť otázka príčiny predmetnej dopravnej nehody, pričom jeho závery budú dôležité pre rozhodnutie o samotnej miere oboch prevádzkovateľov na vzniku škody. Z týchto dôvodov intervenient navrhol konanie prerušiť do skončenia trestného konania. Ďalej uviedol, že podľa výsledkov trestného konania následne posúdi žalobcom uplatnené nároky, ukončí šetrenie škodových udalostí a rozhodne o poskytnutí, resp. neposkytnutí náhrady škody žalobcovi. Podľa intervenienta existuje aj možnosť mimosúdneho vyriešenia sporu.

4 Na základe uznesenia tunajšieho súdu č.k. 37C/80/2013-73 zo dňa 24. júna 2014 bolo konanie prerušené až do právoplatného skončenia konania vedeného Okresným súdom Bratislava II pod sp.zn. 2T//14/2013.

5 Dňa 1. júla 2016 nadobudol účinnosť zákon č. 160/2015 Z.z. Civilný sporový poriadok (ďalej len "C.s.p."). Podaním doručeným súdu dňa 9. júna 2017 oznámil intervenient svoj vstup do konania na strane žalovanej. Svoj vstup do konania odôvodnil tým, že v čase, keď došlo ku škodovej udalosti, nároky z ktorej si žalobca v konaní uplatňuje, mal s L. F. uzavretú zmluvu č. 8100058454 o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla zn. Volkswagen Passat, EČV: J.-XXXBJ. Poukázal na to, že má teda právny záujem na výsledku konania, nakoľko rozhodnutím vo veci bude jeho právne postavenie, ako poisťovateľa, ovplyvnené. V rámci prostriedkov procesnej obrany predložil intervenient súdu ako listinný dôkaz znalecký posudok číslo 114/2018, ktorý dňa 29. apríla 2018 vydal Inštitút forenzných medicínskych expertíz, s.r.o. (znalecká organizácia v odbore zdravotníctvo a farmácia), vo veci posúdenia hodnotenia bolestného a sťaženia spoločenského uplatnenia žalobcu.

6 Potom, čo intervenient zabezpečil znalecký posudok č. posudok číslo 114/2018, žalobca svoj návrh na ostatok zmenil tak, že na bolestnom vyčíslil za 595 bodov sumu 8.859,55 €, na sťažení spoločenského uplatnenia za 919 sumu 13.683,90 € a ostatné svoje procesné nároky nechal nezmenené, spolu sa teda domáhal zaplatenia sumy vo výške 30.047,43 €. Poukázal na to, že napriek tomu, že žalovaná bola v trestnom konaní spod obžaloby oslobodená, nezávisle na tejto skutočnosti je daná jej zodpovednosť za vzniknutú škodu podľa občianskoprávných predpisov. Občianskoprávnu zodpovednosť za škodu je možné posúdiť ako zodpovednosť vodiča motorového vozidla podľa § 420 OZ aj ako zodpovednosť za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla podľa § 427 až § 431 Obč. zák.

7 Súd vo veci nariadil pojednávanie na ktorom vykonal dokazovanie oboznámením obsahu listinných dôkazov a podaní strán, a to : č.l. 1-5 - návrh na náhradu škody, č.l. 11 - trestný rozkaz Okresného súdu Bratislava II č. k. 2T/14/2013-237 zo dňa 4. 2. 2013, č.l. 12-14 - lekársky posudok, č.l. 15 - oznámenie o náhrade, č.l. 16 - posudok o sťažení spoločenského uplatnenia, č.l. 17 - kópie daňových dokladov, č.l. 18 - zápis o poškodení motorového vozidla, č.l. 19 - potvrdenie o príjme, č.l. 20-21 - mzdový list zamestnanca, č.l. 22 - potvrdenie o nemocenských dávkach, č.l. 23 - potvrdenie o priemernej mesačnej mzde, č.l. 25-28 - vyjadrenie žalovanej k návrhu, č.l. 32 - poisťná zmluva č. 8100058454, č.l. 33-35 - všeobecné poisťné podmienky, č.l. 36 - zmluvné ustanovenia, č.l. 38 - doklad o škodovom priebehu, č.l. 39 - vyjadrenie k žalobe, č.l. 94-97 - rozsudok Okresného súdu Bratislava II sp. zn. 2T/14/2013 zo dňa 3. 5. 2016, č.l. 120 - uznesenie Krajského súdu v Bratislave sp. zn. 2To/84/2016 zo dňa 13. 10. 2016, č.l. 122-131 - znalecký posudok č. 111/2010 - Ing. Juraj Korbel, znalec z odboru cestná doprava, č.l. 132-155 - znalecký posudok č. 204/2014 - Ústav súdneho inžinierstva Žilinskej univerzity v Žiline, č.l. 156-163 - znalecký posudok č. 82/2017 - Ing. Josef Veverka, č.l. 164 - potvrdenie, č.l. 165 - potvrdenie, č.l. 201-233 - znalecký posudok č. 114/2018 - Forensic.sk Inštitút forenzných medicínskych expertíz, s.r.o., zdravotnícka organizácia v odbore zdravotníctvo a farmácia, č.l. 237-238 - zmena návrhu na začatie konania.

8 Súd vyhodnotil vykonané dôkazy jednotlivo, ako aj v ich vzájomných súvislostiach, prihliadol pritom na to, čo pred súdom uviedli strany sporu a zistil tento skutkový stav:

9 Medzi stranami nebol spor o tom, že znaleckým posudkom číslo 114/2018, ktorý dňa 29. apríla 2018 vydal Inštitút forenzných medicínskych expertíz, s.r.o. (znalecká organizácia v odbore zdravotníctvo a farmácia), vo veci posúdenia hodnotenia bolestného a sťaženia spoločenského uplatnenia žalobcu, bolo hodnotenie bolestného stanovené na 1050 bodov a hodnotenie sťaženie spoločenského uplatnenia stanovené na 915 bodov. Strany tiež zhodne tvrdili, že žalovanému už intervenient vyplatil v roku 2011 odškodnenie bolestného za 455 bodov vo výške 6.775,- €. Medzi stranami teda nebol spor o tom, že žalobcov procesný nárok uplatnený titulom náhrady za bolesť predstavuje sumu vo výške 8.859,55 € ( 595 bodov x14,89 €), ani o tom, že žalobcov procesný nárok uplatnený titulom náhrady za sťaženie spoločenského uplatnenia predstavuje sumu vo výške 13.683,90 €, (919 bodov x14,89 €). Sporný medzi stranami nebol ani procesný nárok žalobcu uplatnený titulom náhrady škody na motorke vo výške 10.109,- €, ktorý bol stanovený na podklade znaleckého posudku číslo 82/2017, vydaného dňa 15. júna 2017 Ing. Josefom Veverkom, znalcom z odboru cestnej dopravy, odvetvie nehody v cestnej doprave, technický stav cestných vozidiel, stanovenie hodnoty cestných vozidiel. Ďalej medzi stranami nebol sporný ani procesný nárok žalobcu uplatnený titulom náhrady škody na ošatení vo výške 948,15 €, ktorého výška vplynula z predložených listinných dôkazov. Strany sporu taktiež zhodne tvrdili, že procesný nárok žalobcu uplatnený titulom náhradu straty zárobku je vo výške 446,83 €, čo rovnako vplynulo z predložených listinných dôkazov. Súd skonštatoval, že zo zhodných skutkových tvrdení strán, ktoré boli verifikovateľné vykonaným dokazovaním vplynulo, medzi stranami nebolo sporu o tom, že procesné nároky žalobcu v uplatnenej výške celkovo 30.047,43 € boli vyčíslené správne.

10 Medzi stranami tak zostal spor iba o tom, akou mierou sa každá zo strán podieľala na vzniku predmetnej dopravnej nehody, t.j., akú percentuálnu časť z uplatnenej sumy 30.047,43 € by mala žalovaná zaplatiť žalobcovi, čo však ostatne bolo predmetom právneho posúdenia súdu.

11 Na pojednávaní konanom dňa 16. mája 2018 sa súd pred autoritatívnym rozhodnutím sporu pokúsil o zmierlivé riešenie sporu, pričom pojednávanie prerušil na 15 minút za účelom poskytnutia priestoru na uzavretie mimosúdnej dohody strán. Napriek snahe právnych zástupcov strán, nedošlo na tomto pojednávaní k uzavretiu mimosúdnej dohody. Hoci aj strany dospeli k tomu, že procesné nároky žalobcu boli vyčíslené správne, navrhoval žalobca vzhľadom na jeho zavinenie krátiť uplatnený procesný nárok o 30%, žalovaná však navrhla krátiť uplatnený procesný nárok vzhľadom na zavinenie žalobcu o 50%. Za toho stavu strany nedospeli k zmierlivému vyriešeniu sporu.

12 Z rozsudku Okresného súdu Bratislava II sp. zn. 2T/14/2013 zo dňa 3. 5. 2016 na č.l. 94-97 spisu mal súd za preukázané, že nadobudol právoplatnosť dňa 19.5.2016. Týmto rozsudkom bola obžalovaná H.. E.. G. F. podľa § 285 písm. b) Tr. por. oslobodená spod obžaloby prokurátora Okresnej prokuratúry Bratislava II zo dňa 24.1.2013 č.k. 1Pv 437/10 pre trestný čin ublíženia na zdraví podľa § 157 ods. 1, 2 písm. a) Tr. zák., na skutkovom základe, že „dňa 10.06.2010 v čase o 10:45 hod. v Bratislave ako vodička jazdila osobným motorovým vozidlom zn. VW Passat, EČV: J. XXXBJ, farby

šedej metalízy, pričom vozidlo, zastavila pri pravej krajnici a pri otáčaní sa vozidlom smerom do obce Rovinka nedala prednosť motocyklu zn. YAMAHA, EČV: H. XXXAD, ktorý viedol D. P. jazdiaci po ul. Svornosti v smere do obce Rovinka, v dôsledku čoho došlo k zrážke, pričom poškodený D. P. následkom dopravnej nehody utrpel pomliaždenie mozgu v oboch čelových lalokoch, pomliaždenie pľúc obojstranne s malým krvácaním do pohrudničnej dutiny, otvorenú zlomeninu tela stehennej kosti vpravo, trieštivú zlomeninu jablčka vpravo, trieštivú zlomeninu hlavičky ľavej vretennej kosti, tržnozmliaždenú ranu dolnej pery úst, pomliaždenie a odreniny oboch kolien a pravej bedrovej oblasti a pórakovú atrofiu papily zrakového nervu obojstranne, viac ľavého oka, a to s dobou liečenia približne 12 mesiacov a so závažným obmedzením obvyklého spôsobu života počas doby minimálne 3 mesiacov, pričom svojím konaním porušila zákonné ustanovenie § 22 ods. 1 zák. č. 8/2009 Z. z. tým, že ako vodička otáčajúceho sa vozidla nedala prednosť v jazde protiídúcim motorovým vozidlám“, z dôvodu, že tento skutok nie je trestným činom. Z vykonaného dokazovania a zhodnotenia dôkazov jednotlivo a vo vzájomnom súhrne mal Okresný súd Bratislava II za to, že skutok, ktorý je uvedený v obžalobe sa síce stal, ale nenapĺňa všetky objektívne a subjektívne znaky žalovaného trestného činu, ani iného trestného činu, preto súd rozhodol o oslobodení obžalovanej G. F. spod obžaloby podľa § 285 písm. b) Trestného poriadku. Oslobodenie spod obžaloby Okresný súd Bratislava II oprel o vykonané dokazovanie, a to svedeckú výpoveď svedka skutku R.j, výpoveď poškodeného P., ale najmä o znalecký posudok Ústavu súdneho inžinierstva Žilinskej univerzity v Žiline. Podľa § 288 ods. 3 Tr. por. boli poškodení (D. P.Š., Dôvera zdravotná poisťovňa, a.s., Sociálna poisťovňa, pobočka Bratislava) odkázaní s nárokom na náhradu škody na občianske súdne konanie.

13 Zo znaleckého posudku číslo č. 204/2014 na č.l. 132-155 spisu mal súd za preukázané, že ho dňa 15.8.2014 vydal Ústav súdneho inžinierstva Žilinskej univerzity v Žiline a vypracovali ho: doc. Ing. Pavol Kohút, PhD., prof. Ing. Gustáv Kasanický, CSc., Ing. Ján Rabčan ; znalci uvedenej znaleckej organizácie , a to vo veci dopravnej nehody, ku ktorej došlo dňa 10.6.2010. Znalecká organizácia vo svojom znaleckom posudku uviedla, inter alia, nasledovné:

„ 8 Technická príčina dopravnej nehody

K dopravnej nehode tak, že vozidlo VW vycúvalo z krajnice jazdného pruhu určeného pre smer jazdy na obec Rovinka do jazdného pruhu tak, že zablokovalo celý jazdný pruh. Vodič motocykla idúci po ceste smerom na obec Rovinka rýchlosťou cca 112 km/h narazil do pravého zadného rohu vozidla VW. Ku zrážke došlo v jazdnom pruhu motocykla V čase začiatku cúvania vozidla VW sa toto nachádzalo v postavení, kedy ľavý zadný roh vozidla bol priečne vzdialený od stredovej deliacej čiary 1,65 m. Koridor pohybu motocykla bol vzdialený od ľavého zadného rohu vozidla cca 0,3 m. .

Analýzou dopravnej nehody bolo ďalej zistené:

Vozidlo VW v čase zrážky už stálo. V závislosti od času státia boli stanovené dva varianty priebehu nehodového deja:

Variant A, kedy vozidlo VW stojí v mieste zrážky 1s

Variant B, kedy vozidlo VW stojí v mieste zrážky 2,5s. ;

Vodička vozidla VW mohla zrážke zabrániť tak, ak by nechala najskôr prejsť motocykel a až potom uskutočnila cúvanie. Takto by mohla konať vtedy, ak by rozpoznala blížiaci sa motocykel.

Motocyklista by zrážke zabránil tak, že by na cúvanie vozidla VW reagoval včas intenzívnym brzdením, pričom by v čase včasnej reakcie viedol motocykel v prípade variantu A rýchlosťou do 103 km/h a v prípade variantu B by nehode zabránil aj včasnou reakciou z rýchlosti 112 km/h.

Technickou príčinou dopravnej nehody sú tie prvky nehodového deja, ktoré vznikli v rozpore s technickým výkladom pravidiel cestnej premávky a ktoré buď vyvolali kolíznu situáciu, alebo znemožňovali zabrániť dopravnej nehode.

Vodičovi motocykla boli zistené nasledovné nesprávne prvky v technike jeho jazdy:

Jazda rýchlosťou vyššou o 22 km/h, ako je maximálna dovolená rýchlosť v danom mieste. Ide o nesprávny prvok v technike jazdy motocyklistu, ktorý sa podieľal na technickej príčine vzniku dopravnej nehody. V prípade variantu A by motocyklista dokázal zastaviť po mieste zrážky včasným intenzívnym brzdením motocykla z maximálnej dovolenej rýchlosti v úseku. V prípade variantu B by dokázal zastaviť aj včasným nenáhlým brzdením z maximálnej dovolenej rýchlosti v úseku.

Vodičke vozidla VW bol zistený nesprávny prvok v technike jej jazdy pri variante A:

Vodička cúvala takým spôsobom, že vodička motocykla z technického hľadiska ohrozila tak k jeho skutočnej rýchlosti, ako aj k rýchlosti maximálnej dovolenej v úseku.

V prípade variantu B vodička cúvala takým spôsobom, že vodiča motocykla z technického hľadiska neohrozila vo vzťahu k rýchlosti 90 km/h avšak vodiča motocykla ohrozila vo vzťahu k rýchlosti 112 km/h. Keďže v jednotlivých variantoch sú rôzne nesprávne prvky v technike jazdy účastníkov dopravnej nehody, je potrebné aj technickú príčinu vzniku dopravnej nehody stanoviť osobitne pre variant A a osobitne pre variant B,

v prípade ak nehodový dej prebiehal v súlade s variantom A (vozidlo VW stálo v mieste zrážky 1 sekundu) je technickou príčinou vzniku dopravnej nehody súčinnosť nesprávnej techniky jazdy vodičky vozidla VW Németh, ktorá vycúvala s vozidlom od okraja tak, že motocyklistu ohrozila a nesprávnej techniky jazdy vodiča motocykla Khšku, ktorý sa oneskoril s reakciou o 1,9 až 2,6s a motocykel viedol rýchlosťou o 22 km/h vyššou, ako je maximálna povolená rýchlosť v úseku.

Nesprávna technika jazdy vodičky vozidla VW-Passat bol tým prvkom nehodového deja, ktorý vyvolal kolíznú situáciu (ohrozenie vodiča motocykla) a nesprávna technika jazdy vodiča motocykla (oneskorená reakcia, rýchlosť jazdy vyššia ako rýchlosť pre daný úsek max. dovolená) boli prvkami nehodového deja, ktorý motocyklistovi znemožnili dopravnej nehode zabrániť.

V prípade ak nehodový dej prebiehal v súlade s variantom B (vozidlo VW stálo v mieste zrážky 2,5 sekundy) technická príčina vzniku dopravnej nehody je vyhodnotená alternatívne, nakoľko<sup>^</sup> posúdenie techniky jazdy vodičky vozidla VW podlieha právnomu posúdeniu.

Ak vodička vozidla VW nemusela predpokladať, že motocyklista sa bude pohybovať rýchlosťou cca 112 km/h (teda nad 90 km/h), potom technickou príčinou vzniku dopravnej nehody bola nesprávna technika jazdy vodiča motocykla (oneskorená reakcia na kolíznú situáciu o 3,4 až 4,1 s a súčasne rýchlosť jazdy motocykla o 22 km/h vyššia, ako je maximálna dovolená rýchlosť v danom úseku).

Ak vodička vozidla VW mala povinnosť predvídať prípadné prekročenie rýchlosti jazdy motocyklistu a lepšie, resp. presnejšie vyhodnotiť rýchlosť motocykla, potom technickou príčinou vzniku dopravnej nehody bola súčinnosť nesprávnej techniky jazdy vodičky vozidla VW (ktorá vycúvala od okraja tak, že vodiča motocykla ohrozila vo vzťahu k jeho skutočnej rýchlosti jazdy) a nesprávnej techniky jazdy vodiča motocykla (oneskorená reakcie na kolíznú situáciu o 3,4 až 4,1 s a súčasne rýchlosť jazdy motocykla o 22 km/h vyššia, ako je maximálna dovolená rýchlosť v danom úseku).

Považujeme za potrebné uviesť, že vodička vozidla VW-Passat vo svojej výpovedi neuviedla, že by pred zrážkou rozpoznala približujúci sa motocykel, vodička tiež neuvádza, že by pred zrážkou cúvala. Do polohy v čase zrážky sa však vozidlo VW-Pasšat mohlo dostať iba po cúvaní. Z technického hľadiska nie je možné určiť prečo vodička vo svojej výpovedi neuvádza, že cúvala a prečo neuvádza, že po vozovke sa pohyboval motocykel. Ak vodička pri začiatku cúvania motocykel nevidela, potom situáciu za sebou buď nevyhodnotila vôbec, alebo ju vyhodnotila nesprávne.“.

14 V záveroch znaleckého posudku sa ďalej uvádza, že nárazová rýchlosť vodiča motocykla Yamaha (H. XXXAD) bola cca 112 km/h. K otázke na výhľadové pomery účastníkov dopravnej nehody a k ich vplyvu na priebehu predmetnej dopravnej nehody, je v záveroch posudku uvedená táto odpoveď: „ Vodič motocykla videl vozidlo VW stáť na pravom okraji cesty. Videl aj vycúvanie a aj zastavenie vozidla VW. Ide o rovný úsek cesty, kde rozhladové pomery umožňovali účastníkom dopravnej nehody včasnú vzájomnú spozorovanie a zhodnotenie techniky konania druhého účastníka. Z výpovede svedkyne R. vyplýva, že v okamihu začiatku cúvania vozidla VW-Passat nebol motocykel v oblasti zakrytého výhľadu pre vodičku vozidla VW-Passat.“. K otázke na určenie príčiny vzniku, prípadne alternatívne príčiny vzniku dopravnej nehody je v znaleckom posudku uvedená táto odpoveď: „ V závislosti od času státia vozidla VW-Passat po ukončení cúvania boli stanovené dva varianty priebehu nehodového deja: Variant A, kedy vozidlo VW stálo v mieste zrážky 1s a Variant B, kedy vozidlo VW stálo v mieste zrážky 2,5s. Keďže v jednotlivých variantoch sú rôzne nesprávne prvky v technike jazdy účastníkov dopravnej nehody, je potrebné aj technickú príčinu vzniku dopravnej nehody stanoviť osobitne pre variant „A“ a osobitne pre variant „B“. V prípade ak nehodový dej prebiehal v súlade s variantom A (vozidlo VW stálo v mieste zrážky 1 sekundu) je technickou príčinou vzniku dopravnej nehody súčinnosť nesprávnej techniky jazdy vodičky vozidla VW Németh, ktorá vycúvala s vozidlom od okraja tak, že motocyklistu ohrozila a nesprávnej techniky jazdy vodiča motocykla P., ktorý sa oneskoril s reakciou na pohyb vozidla VW-Passat o 1,9 až 2,6s a motocykel viedol rýchlosťou o 22 km/h vyššou, ako je maximálna povolená rýchlosť v úseku. Nesprávna technika jazdy vodičky vozidla VW-Passat bol tým prvkom nehodového deja, ktorý vyvolal kolíznú situáciu (ohrozenie vodiča motocykla) a nesprávna technika jazdy vodiča motocykla (oneskorená reakcia, rýchlosť jazdy vyššia ako rýchlosť pre daný úsek max, dovolená) boli prvkami nehodového deja, ktoré motocyklistovi znemožnili dopravnej nehode zabrániť. V prípade ak nehodový dej prebiehal v súlade s variantom B (vozidlo VW stálo v mieste zrážky 2.5 sekundy) technická príčina vzniku dopravnej nehody je vyhodnotená alternatívne,

nakoľko posúdenie techniky jazdy vodičky vozidla VW podlieha právnomu posúdeniu. Ak vodička vozidla VW nemusela predpokladať, že motocyklista sa bude pohybovať rýchlosťou cca 112 km/h (teda nad 90 km/h), potom technickou príčinou vzniku dopravnej nehody bola nesprávna technika jazdy vodiča motocykla (oneskorená reakcia na kolíziu situáciu o 3,4 až 4,1s a súčasne rýchlosťou jazdy motocykla o 22 km/h vyššia, ako je maximálna dovolená rýchlosť v danom úseku). Ak vodička vozidla VW mala povinnosť predvídať prípadné prekročenie rýchlosti jazdy motocyklistu a lepšie, resp. presnejšie vyhodnotiť rýchlosť motocykla, potom technickou príčinou vzniku dopravnej nehody bola súčinnosť nesprávnej techniky jazdy vodičky vozidla VW (ktorá vycúvala od okraja tak, že vodiča motocykla ohrozila vo vzťahu k jeho skutočnej rýchlosti jazdy) a nesprávnej techniky jazdy vodiča motocykla (oneskorenej reakcie na kolíziu situáciu o 3,4 až 4,1s a súčasne rýchlosť jazdy motocykla o 22 km/h vyššia, ako je maximálna dovolená rýchlosť v danom úseku). Považujeme za potrebné uviesť, že vodička vozidla VW-Passat vo svojej výpovedi neuviedla, že by pred zrážkou rozpoznala približujúci sa motocykel, vodička tiež neuvádza, že by pred zrážkou cúvala. Do polohy v čase zrážky sa však vozidlo VW-Passat mohlo dostať iba po cúvaní. Z technického hľadiska nie je možné určiť prečo vodička vo svojej výpovedi neuvádza, že cúvala a prečo neuvádza, že po vozovke sa pohyboval motocykel. Ak vodička pri začiatku cúvania motocykel nevidela, potom situáciu za sebou buď nevyhodnotila vôbec, alebo ju vyhodnotila nesprávne.“.

15 Všeobecne známou skutočnosťou, ktorá nemusela byť dokazovaná, je to, že cesta medzi Bratislavou a Šamorínom je veľmi frekventovaná, v smere do Bratislavy na nej v doobedňajších hodinách vznikajú zápchy, a v smere do Šamorína na nej vznikajú zápchy v poobedňajších hodinách, v dôsledku čoho sa vláda SR uznesením č. 39 z 21. januára 2015 rozhodla vybudovať rýchlostnú komunikáciu číslo R7 na úseku Bratislava Prievoz - Holice.

16 Súd uvádza tento právny stav:

Podľa § 415 zákona č. 40/1964 Zb. Občiansky zákonník v znení neskorších predpisov (ďalej len "Občiansky zákonník"), každý je povinný počínať si tak, aby nedochádzalo ku škodám na zdraví, na majetku, na prírode a životnom prostredí.

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

§ 427 Občianskeho zákonníka ustanovuje: „(1) Fyzické a právnické osoby vykonávajúce dopravu zodpovedajú za škodu vyvolanú osobitnou povahou tejto prevádzky. (2) Rovnako zodpovedá aj iný prevádzateľ motorového vozidla, motorového plavidla, ako aj prevádzateľ lietadla.“.

Podľa § 429 Občianskeho zákonníka, prevádzateľ zodpovedá ako za škodu spôsobenú na zdraví a veciach, tak za škodu spôsobenú odcudzením alebo stratou vecí, ak stratila fyzická osoba pri poškodení možnosť ich opatrovať.

Podľa § 431 Občianskeho zákonníka, ak sa stretnú prevádzky dvoch alebo viacerých prevádzateľov a ak ide o vyporiadanie medzi týmito prevádzateľmi, zodpovedajú podľa účasti na spôsobení vzniknutej škody.

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

Podľa § 442 ods. 1 Občianskeho zákonníka, uhrádza sa skutočná škoda a to, čo poškodenému ušlo (ušlý zisk).

Podľa § 443 Občianskeho zákonníka, pri určení výšky škody na veci sa vychádza z ceny v čase poškodenia.

Podľa § 444 Občianskeho zákonníka, pri škode na zdraví sa jednorazove odškodňujú bolesti poškodeného a sťaženie jeho spoločenského uplatnenia.

Podľa § 446 Občianskeho zákonníka, náhrada za stratu na zárobku počas pracovnej neschopnosti poškodeného sa posúdi a suma tejto náhrady sa určí rovnako ako úrazový príplatok podľa všeobecných predpisov o sociálnom poistení.

Podľa § 517 ods. 2 Občianskeho zákonníka ak ide o omeškanie s plnením peňažného dlhu, má veriteľ právo požadovať od dlžníka popri plnení úroky z omeškania, ak nie je podľa tohto zákona povinný platiť poplatok z omeškania; výšku úrokov z omeškania a poplatku z omeškania ustanovuje vykonávací predpis.

Podľa § 3 ods. 1 nariadenia vlády Slovenskej republiky č. 87/1995 Z. z. ktorým sa vykonávajú niektoré ustanovenia Občianskeho zákonníka v znení účinnom od 1. februára 2013 výška úrokov z omeškania je o päť percentuálnych bodov vyššia ako základná úroková sadzba Európskej centrálnej banky platná k prvému dňu omeškania s plnením peňažného dlhu.

§ 5 zákona č. 437/2004 Z.z. o náhrade za bolesť a o náhrade za sťaženie spoločenského uplatnenia a o zmene a doplnení zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 273/1994 Z.z. o zdravotnom poistení, financovaní zdravotného poistenia, o zriadení Všeobecnej zdravotnej poisťovne a o zriaďovaní rezortných, odvetvových, podnikových a občianskych zdravotných poisťovní v znení neskorších predpisov ustanovuje: „Výška náhrady za bolesť a výška náhrady za sťaženie spoločenského uplatnenia (1) Pri určení výšky náhrady za bolesť a výšky náhrady za sťaženie spoločenského uplatnenia sa vychádza z celkového počtu bodov, ktorým sa bolesť alebo sťaženie spoločenského uplatnenia ohodnotilo v lekárskom posudku (§ 7 a 8). (2) Výška náhrady za bolesť a výška náhrady za sťaženie spoločenského uplatnenia sa určuje sumou 2% z priemernej mesačnej mzdy zamestnanca v hospodárstve Slovenskej republiky zistenej Štatistickým úradom Slovenskej republiky za kalendárny rok predchádzajúci roku, v ktorom vznikol nárok na náhradu podľa odseku 1, za jeden bod a výsledná suma sa zaokrúhli na najbližšie celé euro smerom nahor. (3) Na valorizáciu výšky náhrady za bolesť a výšky náhrady za sťaženie spoločenského uplatnenia sa nevzťahuje osobitný predpis. (4) Ministerstvo zdravotníctva Slovenskej republiky ustanoví výšku náhrady za bolesť a výšku náhrady za sťaženie spoločenského uplatnenia určenú podľa odseku 2 opatrením vyhláseným v Zbierke zákonov Slovenskej republiky uverejnením oznámenia o jeho vydaní najneskôr do 31. mája príslušného kalendárneho roka. (5) V prípadoch hodných osobitného zreteľa, akým je uznanie invalidity, môže súd náhradu za sťaženie spoločenského uplatnenia zvýšiť najviac o 50%.“.

Podľa § 1 opatrenia Ministerstva zdravotníctva Slovenskej republiky č. 21/2010 Z.z. o ustanovení výšky náhrady za bolesť a výšky náhrady za sťaženie spoločenského uplatnenia na rok 2010, výška náhrady za bolesť a výška náhrady za sťaženie spoločenského uplatnenia na rok 2010 za jeden bod je 14,89 eura. Podľa § 2 ods. 2 písm. o) zákona č. 8/2009 Z.z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o cestnej premávke“), na účely tohto zákona sa ďalej rozumie neohrozením povinnosť účastníka cestnej premávky počínať si tak, aby inému účastníkovi cestnej premávky nevzniklo nijaké nebezpečenstvo.

Podľa § 3 ods. 1 zákona o cestnej premávke, účastník cestnej premávky je povinný dodržiavať pravidlá cestnej premávky ustanovené v tomto zákone.

Podľa § 16 ods. 2 veta prvá zákona o cestnej premávke, vodič autobusu a vodič motorového vozidla s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou neprevyšujúcou 3 500 kg smie jazdiť rýchlosťou najviac 90 km.h-1.

§ 19 zákona o cestnej premávke znie: „Odbočovanie (1) Pred odbočovaním a počas odbočovania je vodič povinný dávať znamenie o zmene smeru jazdy. Vodič pri odbočovaní nesmie ohroziť vodiča idúceho za ním. Vodič je povinný pri odbočovaní dbať na zvýšenú opatrnosť. Vodič vozidla idúceho za vozidlom, ktoré odbočuje, musí dbať na zvýšenú opatrnosť a svojou jazdou nesmie ohroziť vodiča odbočujúceho vozidla. (2) Ak to vyžadujú okolnosti, najmä pri preprave dlhého nákladu, vodič musí zaistiť bezpečné odbočenie pomocou spôsobilých a náležite poučenej osoby. (3) Pred odbočovaním vpravo vodič je povinný zaradiť sa čo najbližšie k pravému okraju vozovky. Ak pritom musí s ohľadom na rozmery vozidla alebo nákladu vybočiť zo smeru svojej jazdy vľavo, vždy dáva len znamenie o zmene smeru jazdy vpravo. Pred odbočovaním vľavo vodič je povinný zaradiť sa čo najďalej vľavo v časti vozovky určenej pre jeho smer jazdy s ohľadom na rozmery vozidla alebo nákladu a šírku vozovky. Ak vodiči protiidúcich vozidiel odbočujú vľavo, vyhýbajú sa vľavo. (4) Vodič odbočujúci vľavo je povinný dať prednosť v jazde protiidúcim motorovým vozidlám i nemotorovým vozidlám, električkám idúcim v oboch smeroch, vozidlám idúcim vo vyhradenom jazdnom pruhu po jeho ľavej strane a chodcom prechádzajúcim cez vozovku. Vodič motorového vozidla i nemotorového vozidla odbočujúci vpravo je povinný dať prednosť v jazde električke, ak je povolená jazda pozdĺž električky vľavo a vozidlu idúcemu vo vyhradenom jazdnom pruhu po jeho pravej strane. (5) Električka, ktorá križuje smer jazdy vozidla idúceho po jej pravej alebo po jej ľavej strane a dáva znamenie o zmene smeru jazdy, má prednosť v jazde. (6) Vodič odbočujúci vpravo je povinný dať prednosť v jazde cyklistovi idúcemu rovno. Pri odbočovaní doľava vodič motorového vozidla nesmie ohroziť cyklistu odbočujúceho vľavo; to neplatí pre vodiča električky.“.

§ 22 zákona o cestnej premávke ustanovuje: „Otáčanie a cúvanie (1) Pri otáčaní platí obdobne § 19; pri otáčaní na križovatke aj § 20. (2) Vodič nesmie pri cúvaní ohroziť ostatných účastníkov cestnej premávky. (3) Ak to vyžadujú okolnosti, najmä nedostatočný rozhľad, vodič je povinný zaistiť bezpečné otáčanie alebo cúvanie pomocou spôsobilých a náležite poučenej osoby. (4) Vodič sa nesmie otáčať a nesmie cúvať a) na neprehľadných alebo na inak nebezpečných miestach, najmä v neprehľadnej zákrute a v jej tesnej blízkosti, pred neprehľadným vrcholom stúpania cesty, na ňom a za ním, b) na križovatke s riadenou premávkou; otáčať sa smie, ak to dovoľuje dopravná značka alebo dopravné zariadenie, c) na priechode pre chodcov alebo na priechode pre cyklistov, d) na železničnom priecestí a v jeho tesnej

blízkosti, e) v tuneli a v jeho tesnej blízkosti, f) na jednosmernej ceste; vodič však smie cúvať, ak je to nevyhnutne potrebné najmä na zaradenie do radu stojacich vozidiel alebo na vyjdenie z neho, g) na moste.“.

17 Okresný súd Pezinok pripomína, že v trestnom konaní súd pri rozhodnutí o vine obžalovaného vychádza z toho, že vina obžalovaného musí byť preukázaná bez akýchkoľvek pochybností (beyond reasonable doubt) a pri vzniku akejkoľvek pochybnosti o vine, musí byť obžalovaný spod obžaloby oslobodený v zmysle zásady in dubio pro reo. Naproti tomu v civilnom spore je štandard dôkazného bremena odlišný a vina, či spoluzavinenie žalovaného musí byť založená na prevahe predložených dôkazov (preponderance of evidence), pričom spoluzavinenie poškodeného na vzniku škodovej udalosti sa následne odzrkadlí v rozhodnutí súdu o výške jeho nároku na náhradu škody.

18 V trestnej veci posudzovanej Okresným súdom Bratislava II pod sp.zn. 2T/14/2013 bola žalovaná spod obžaloby oslobodená podľa § 285 písm. b) Tr.por. z dôvodu, že jej skutok nie je trestným činom. Rozhodnutie o neexistencii trestnoprávnej zodpovednosti žalovanej tunajší súd rešpektuje, avšak v posudzovanej veci musí skúmať mieru zavinenia žalovanej a zavinenia žalobcu na vzniku predmetnej dopravnej nehody, aby mohol posúdiť oprávnenosť žalobcom uplatneného procesného nároku. Zhodnotením vykonaného dokazovania súd dospel k záveru, že miera zavinenia žalovanej na vzniku predmetnej dopravnej nehody je väčšia, ako miera zavinenia žalobcu, čo bude vysvetlené nižšie.

19 Je zrejmé, že dnes už nikto nedokáže s určitosťou povedať, ako presne došlo ku vzniku predmetnej dopravnej nehody, t.j. ktorým z dvoch variantov (A, B) uvedených v znaleckom posudku Ústavu súdneho inžinierstva Žilinskej univerzity v Žiline č. 204/2014. Nepodarilo sa to ustáliť v trestnom konaní Okresnému súdu Bratislava II, a tunajší súd vykonaným dokazovaním nedospel k novým zisteniam, ktoré by mu umožňovali prijať záver o tom, ktorý z dvoch variantov uvedených v znaleckom posudku Ústavu súdneho inžinierstva Žilinskej univerzity v Žiline č. 204/2014 je ten správny.

20 Súd dospel k záveru, že procesná obrana žalovanej použitá v trestnom konaní (motocykel žalobcu nevidela, s vozidlom necúvala), nebola v trestnom konaní, ani v tomto v civilnom sporovom konaní nijako preukázaná. Tvrdenie žalovanej o tom, že s vozidlom necúvala bola v celom rozsahu vyvrátené už znaleckým posudkom Ústavu súdneho inžinierstva Žilinskej univerzity v Žiline č. 204/2014, podľa ktorého inak, ako cúvaním sa jej vozidlo nemohlo dostať do takej polohy, v akej bolo v čase vzniku predmetnej dopravnej nehody. Tvrdenie žalovanej o tom, že motocykel žalobcu nevidela, nedokáže potvrdiť ani vyvrátiť nikto, z dôvodu, že sa jedná o vnútorný zmyslový vnem žalovanej. Pokiaľ žalovaná pred cúvaním svojho vozidla skutočne nevidela motocykel žalobcu, platí to, čo je uvedené v záveroch znaleckého posudku Ústavu súdneho inžinierstva Žilinskej univerzity v Žiline č. 204/2014, t.j. že situáciu za sebou buď nevyhodnotila vôbec, alebo ju vyhodnotila nesprávne. Pokiaľ žalovaná pred cúvaním svojho vozidla videla motocykel žalobcu (obiehajúci iné vozidlá), mala podľa názoru tunajšieho súdu možnosť vyhodnotiť situáciu tak, že nedokáže svoje cúvanie uskutočniť bez ohrozenia žalobcu vzhľadom k jeho aktuálnej rýchlosti.

21 Súd preto dospel k záveru, že pokiaľ sa žalovaná chcela dňa 10. júna 2010 v čase o 10.45 hod. na frekventovanej ceste za obcou Rovinka v smere do Bratislavy otáčať a cúvať, nebol tento jej vodičský manéver v rozpore so zákonom o cestnej premávke, nakoľko sa neotáčala a necúvala na mieste, na ktorom je to zákonom o cestnej premávke (§22 ods. 4) zakázané. Jej povinnosťou však bolo neohroziť ostatných účastníkov cestnej premávky a dbať na zvýšenú opatrnosť. Vzhľadom na dopravnú zaťaženosť cesty, na ktorej došlo ku vzniku predmetnej dopravnej nehody, ako aj na skutkové okolnosti zistené rozsudkom Okresného súdu Bratislava II však tento súd dospel k záveru, že existujúce okolnosti na ceste vyžadovali, aby žalovaná, ako vodička zaistila svoje bezpečné cúvanie pomocou spôsobilej a náležite poučenej osoby tak, ako jej to ukladá § 22 ods. 3 zákona o cestnej premávke. Z vykonaného dokazovania vyplynulo, že žalovaná bola vo svojom aute sama, preto mala možnosť a i povinnosť zo svojho auta vystúpiť, zastaviť iného vodiča idúceho v smere jej jazdy, vysvetliť mu situáciu a požiadať ho, aby zaistil jej bezpečné cúvanie. Žalovaná však túto povinnosť uloženú jej zákonom o cestnej premávke nespĺnila.

22 Súd zistil, že žalobca má na vzniku predmetnej dopravnej nehody takisto svoj podiel viny, nakoľko nedodrжал najvyššiu rýchlosť povolenú na danej ceste a prekročil ju minimálne o 22 km/h .

23 V rámci mimosúdnych rokovaní strán odznelo, že žalobca si svoje zavinenie na vzniku predmetnej dopravnej nehody uznal v miere 30 % a žalovaná si svoje zavinenie na vzniku predmetnej dopravnej nehody uznala v miere 50 %. Súd aj vzhľadom na toto subjektívne vnímanie strán, avšak hlavne s ohľadom na závery znaleckého posudku Ústavu súdneho inžinierstva Žilinskej univerzity v Žiline č. 204/2014, ako aj vzhľadom na zistenie, že si žalovaná pri cúvaní nespĺnila viacero povinností uložených jej zákonom o cestnej premávke (oproti žalobcovi, ktorý nedodrжал iba jednu povinnosť uloženú mu zákonom o cestnej premávke), dospel k záveru, že miera zavinenia žalovanej na vzniku predmetnej dopravnej nehody je vo výške 60 % a miera zavinenia žalobcu na vzniku predmetnej dopravnej nehody je vo výške 40 %.

24 Aplikáciou citovaného ustanovenia § 441 Občianskeho zákonníka na vyššie uvedené právne závery súd dospel k záveru, že pokiaľ škoda žalovaného vznikla v miere 40 % jeho zavinením, mal by ju v tejto miere znášať sám. Preto jeho žalobe vyhovel len čiastočne a žalovanú zaviazal na zaplatenie sumy vo výške 18 028,34 €, ktorá predstavovala 60 % žalobcom uplatneného procesného nároku a vo zvyšnej časti jeho žalobu, ako nedôvodnú zamietol.

25 Keďže žiadna zo strán sporu nemala v súdnom konaní úplný úspech, rozhodol súd o trovách konania podľa § 255 ods. 2 C.s.p. Žalobca uplatnil ku dňu vyhlásenia rozsudku sumu 30.047,43 € a bol v spore úspešný v časti o zaplatenie sumy 18.028,34 €, ktorá predstavovala 60 % žalobou uplatneného nároku, neúspešný bol vo zvyšnej časti, ktorá predstavovala 40 % žalobou uplatneného nároku, čistý úspech žalobcu v spore teda predstavoval 20 %, ktorým percentom súd vyjadril rozsah nároku na náhradu trov konania priznaného žalobcovi, oproti v spore v prevažnej miere neúspešnej žalovanej. O konkrétnej výške tohto nároku rozhodne súdny úradník po právoplatnosti tohto rozsudku samostatným uznesením.

26 To sú rationis decidendi tohto súdneho rozhodnutia.

27 Už iba ako obiter dictum tohto rozhodnutia súd dodáva, že svojím autoritatívnym rozhodnutím nastolil nezávisle, nestranne a podľa svojho najlepšieho vedomia stav právnej istoty, v ktorom spravodlivo a účinne ochránil ohrozené alebo porušené práva a právom chránené záujmy strán. Pokiaľ aj bude nároky žalobcu za žalovanú plniť v konečnom dôsledku intervenient, z titulu poistnej zmluvy, tvorí so žalovanou nerozlučné spoločenstvo podľa § 77 C.s.p. a preto pokiaľ bude intervenient toho názoru, že toto rozhodnutie súdu je nesprávne, môže tento rozsudok napadnúť samostatným odvolaním aj bez súhlasu žalovanej (§ 360 ods. 1 C.s.p.).

#### **Poučenie:**

Proti tomuto rozsudku možno podať odvolanie na Okresnom súde Pezinok do 15 dní odo dňa jeho doručenia. Odvolanie môže podať strana, v ktorej neprospech bolo rozhodnutie vydané. Odvolanie môže podať intervenient, ak tvorí so stranou v ktorej neprospech bolo rozhodnutie vydané nerozlučné spoločenstvo podľa § 77. 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). Rozsah, v akom sa rozhodnutie napáda, môže odvolateľ rozšíriť len do uplynutia lehoty na podanie odvolania. Ak povinný dobrovoľne nespĺní, čo mu ukladá vykonateľné rozhodnutie, môže oprávnený podať návrh na vykonanie exekúcie podľa osobitného zákona.