

Súd: Krajský súd Bratislava  
Spisová značka: 14Co/274/2016  
Identifikačné číslo súdneho spisu: 1215222808  
Dátum vydania rozhodnutia: 23. 03. 2021  
Meno a priezvisko sudcu, VSÚ: JUDr. Branislav Král  
ECLI: ECLI:SK:KSBA:2021:1215222808.1

## ROZSUDOK V MENE SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Krajský súd v Bratislave v senáte v zložení: predseda senátu JUDr. Branislav Král a členovia senátu JUDr. Darina Kriváňová a JUDr. Alena Roštárová, v právnej veci žalobcu: Národná diaľničná spoločnosť, a.s., so sídlom Mlynské Nivy č. 45, Bratislava IČO: 35 919 001, proti žalovanému: Union poisťovňa, a.s., so sídlom Bajkalská 29/A, Bratislava IČO: 31 322 051, o zaplatenie 38.247,35 € s príslušenstvom, o odvolaní žalovaného proti rozsudku Okresného súdu Bratislava II č.k. 58C/392/2015-135 zo dňa 30.03.2016, takto

### rozhodol:

Krajský súd v Bratislave rozsudok Okresného súdu Bratislava II č.k. 58C/392/2015-135 zo dňa 30.03.2016 **p o t v r d z u j e.**

Žalovaný má nárok na náhradu trov odvolacieho konania proti žalobcovi v rozsahu 100%.

### o d ô v o d n e n i e :

1. Súd prvej inštancie rozsudkom zo dňa 30.03.2016, č.k. 58C/392/2015-135 rozhodol, že žalovaný je povinný zaplatiť žalobcovi sumu 38.247,35 € spolu s 5,05 % úrokom z omeškania ročne z dlžnej sumy 38.247,35 € od 25.07.2015 do zaplatenia, ako aj trovy konania vo výške 2.297 € na číslo účtu vedeného v UniCredit Bank Czech republic and Slovakia, a.s. pobočka zahraničnej banky číslo účtu: IBAN: R XXXX XXXX XXXX XXXX XXXX SWIFT kód: UNCRSKBX, VS: XXXXXXXXXXXX, všetko do troch dní od právoplatnosti rozsudku. Vo zvyšku súd žalobu zamietol.

2. Zo žaloby vyplýva, že žalobca sa domáhal vydania rozhodnutia, ktorým by súd uložil žalovanému povinnosť zaplatiť mu sumu 38.247,35 € s príslušenstvom. Žalobu odôvodnil tým, že dňa 29.05.2013 došlo k dopravnej nehode motorového vozidla EČV: L a touto dopravnou nehodou došlo k poškodeniu meteostanice Boschung, merača hmly, verejného osvetlenia a zvislej dopravnej značky. Došlo tak ku škode na jeho majetku vo výške 58.073,28 €. Táto výška škody bola odôvodnená rozsahom prác nevyhnutných na navrátenie majetku do pôvodného stavu. Spoločnosť NOPE, a.s. vystavila za opravu poškodenej meteostanice Boschung „Polianky“ faktúru č. XXX-XXX-XX na sumu 40.097,90 € bez DPH. Spoločnosť ELTODO SK, a.s. vystavila za opravu merača hmly podľa súpisu vykonaných prác a dodávok faktúru č. XXXXXXXXXXXX znejúcu na sumu 12.178,50 € bez DPH, za opravu poškodeného zariadenia verejného osvetlenia faktúru č. XXXXXXXXXXXX na sumu 5.576,88 € a spoločnosť SATES, a.s. za dodanie zvislej dopravnej značky vystavila žalobcovi faktúru č. XXXXXXXX znejúcu na sumu 220 € bez DPH. Okresný súd Bratislava IV v trestnej veci vednej pod spis. zn. 3T/174/2013 vydal dňa 10.01.2014 trestný rozkaz (právoplatný dňa 29.01.2014), ktorým bol vodič predmetného motorového vozidla S. uznaný vinným zo spáchania prečinu ohrozenia pod vplyvom návykovej látky podľa § 289 ods. 3 písm. c/ Trestného zákona v jednočinnom súbehu s prečinom poškodzovania a ohrozovania prevádzky všeobecne prospešného zariadenia podľa § 288 Trestného zákona. Listom č. 10128/114153/40202/2015 zo dňa 29.05.2013 si uplatnil voči žalovanému nárok na náhradu škody

vo výške 58.073,28 €. Dňa 23.07.2015 mu bol doručený list žalovaného, Likvidácia poisťnej udalosti - oznámenie o úhrade plnenia zo dňa 09.07.2015, na základe ktorého mu žalovaný poukázal časť náhrady škody vo výške 19.825,93 €. Poistné plnenie bolo pritom zo strany žalovaného znížené o tzv. amortizáciu vo výške 38.247,35 €. Ustanovenie § 9 ods. 6 zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách predstavuje vo vzťahu k ustanovenia § 442 a § 443 Občianskeho zákonníka lex specialis a teda pre škodcu vyplýva povinnosť uhradiť správcovi komunikácie náhradu ujmy spočívajúcu vo vynaložených nákladoch spojených s odstránením poškodenia a uvedením komunikácie do pôvodného stavu bez akéhokoľvek obmedzenia t. j. uplatnenia akejkoľvek amortizácie. Zároveň si uplatnil aj úroky z omeškania podľa § 369 ods. 2 Obchodného zákonníka a § 1 ods. 2 nariadenia vlády č. 21/2013 Z. z.

3. Žalovaný so žalobou nesúhlasil a vo svojom písomnom vyjadrení uviedol, že v priebehu likvidácie z celkovo žalobcom uplatnenej škody 58.073,28 € uhradil sumu 19.825,93 €, kedy neuhradená časť vo výške žalovanej istiny predstavuje žalovaným odpočítanú amortizáciu za materiál použitý pri oprave poškodenej meteostanice Boschung a merača hmly vo výške 76,23 % a dopravného značenia a verejného osvetlenia vo výške 11,86 %. Podľa jeho názoru odpočet amortizácie bol vykonaný správne a opodstatnene. Na predmetnú škodu sa ustanovenie § 9 ods. 6 zákona č. 135/1961 Z. z. nedá aplikovať. Podľa § 12 ods. 2 vyhlášky č. 35/1984 Z. z., ktorou sa vykonáva cestný zákon, závady v zjazdnosti diaľnic, ciest a miestnych komunikácií sú také zmeny v zjazdnosti týchto komunikácií spôsobené vonkajšími vplyvmi, ktoré nemôže vodič predvídať ani pri zjazde prispôbenej stavebnému stavu komunikácie, poveternostným podmienkam, vlastnostiam vozidla a nákladu, vlastným schopnostiam a iným zjavným okolnostiam. Závadami v zjazdnosti sú najmä a) ojedinelé výtlky, výmole a hrbole v inak bezchybnom povrchu súvislého úseku vozovky, nevhodne uložený udržiavací materiál, spadnuté stromy a kamene, poškodené dopravné značky a iné prekážky, ak sa na ne predpísaným spôsobom neupozorňuje, b) znečistenie vozovky, poškodenie vozovky a iné závady spôsobené užívateľmi komunikácie alebo prevádzkovateľmi činností v okolí diaľnic, ciest a miestnych komunikácií, c) ojedinelé miesta s poľadovicou, ktorá vznikla námrazou, zamŕzaním stekajúcej vody na vozovku z okolia alebo vôd stojacich na vozovke v dôsledku zlej funkcie zariadenia na odvodnenie komunikácie. Z uvedeného vyplýva, že povinnosť uhradiť náhradu škody spočívajúcu v celých nákladoch na uvedenie komunikácie do pôvodného stavu sa vzťahuje iba na škodu na diaľnici, ceste, miestnej komunikácii, ktorá spôsobila závalu v zjazdnosti. Škoda na meteostanici Boschung, merači hmly, dopravnom značení a verejnom osvetlení nie je škodou na diaľnici, ceste alebo miestnej komunikácii, a nie je ani škodou, ktorou by bola spôsobená závala v zjazdnosti, uvedené ustanovenie sa preto na takúto škodu nevzťahuje. Je teda zrejmé, že odpočet amortizácie za poškodené zariadenia je v súlade s úpravou obsiahnutou v § 442 a § 443 Občianskeho zákonníka. V prípade úrokov z omeškania mal za to, že medzi účastníkmi nebol založený vzťah zmluvou uzavretou podľa Obchodného zákonníka a nepatrí mu ani paušálna náhrada nákladov spojených s vymáhaním pohľadávky. Žalobca si uplatnil priamy nárok v zmysle § 15 zákona č. 381/2001 Z. z. o povinnom zmluvnom poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla.

4. Súd prvej inštancie svoje rozhodnutie odôvodnil tým, že predložených listinných dôkazov mal za preukázané, dňa 29.05.2013 došlo na komunikácii D1, v km 87,140 smer Trenčín k dopravnej nehode, pri ktorej došlo k poškodeniu meteostanice Boschung, merača hmly, verejného osvetlenia a zvislej dopravnej značky. Vodič motorového vozidla EČV: L. trestným rozkazom Okresného súdu Bratislava IV č. k. 3T/174/2013-110 zo dňa 10.01.2014 uznaným za vinného z prečinu ohrozenia pod vplyvom návykovej látky podľa § 289 ods. 3 písm. c/ Trestného zákona v súbehu s prečinom poškodzovania a ohrozovania prevádzky všeobecne prospešného zariadenia podľa § 288 Trestného zákona. Trestný rozkaz nadobudol právoplatnosť dňa 29.01.2014. Škoda na majetku žalobcu predstavovala sumu 58.073,28 €. Žalobca si listom č. 10128/114153/40202/2015 zo dňa 29.05.2013 uplatnil voči žalovanému nárok na náhradu škody v plnej výške. Dňa 23.07.2015 mu bol doručený list žalovaného Likvidácia poisťnej udalosti - oznámenie o úhrade plnenia zo dňa 09.07.2015, na základe ktorého mu žalovaný poukázal časť náhrady škody vo výške 19.825,93 €, poistné plnenie bolo pritom zo strany žalovaného znížené o tzv. amortizáciu vo výške 38.247,35 €. Súd považoval za rozhodujúce posúdenie, či poškodené zariadenia: meteostanica Boschung, merač hmly, verejné osvetlenie a zvislá dopravná značka predstavovali súčasť diaľnice a rovnako aj výklad, či poškodenie predmetných zariadení môže spôsobiť závalu v zjazdnosti v tom smere, že uvedený právny pomer je nevyhnutné definovať ako osobitný typ škody, na ktorú je potrebné aplikovať ustanovenia zákona č. 135/1961 Zb. (cestný zákon ako lex specialis). Uvedená špeciálna

právna úprava v § 9 ods. 6 totiž ukladá škodcovi povinnosť uhradiť správcovi komunikácie náhradu škody spočívajúcu vo vynaložených nákladoch spojených s odstránením poškodenia a s uvedením komunikácie do pôvodného stavu. Súd prvej inštancie sa nestotožnil s argumentáciou žalovaného a uviedol, že podľa ustanovenia § 2 zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách v znení neskorších predpisov sa pozemné komunikácie budujú, rekonštruujú, spravujú a udržiavajú v súlade so zásadami štátnej dopravnej a cestnej politiky, s koncepciou rozvoja dopravy a vzhľadom na ochranu životného prostredia. Citované zákonné ustanovenie predstavuje rámec sledovaný verejným záujmom na výstavbu pozemných komunikácií a tým aj zabezpečenia bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky. Navrhovanie pozemných komunikácií sa vykonáva podľa platných slovenských technických noriem, technických predpisov a objektívne zistených výsledkov výskumu a vývoja v cestnej infraštruktúre. Na zabezpečenie uvedených úloh ústredný orgán štátnej správy schvaľuje a vydáva technické podmienky, ktoré usmerňujú práce investorov, projektantov a zhotoviteľov v rôznych oblastiach cestnej infraštruktúry. V zmysle bodu 1.1.2. Technických podmienok č. 09/2008: „technologickými zariadeniami sa rozumejú elektronicky riadené výpočtové systémy vybavené snímačmi alebo akčnými členmi a telemetrickým rozhraním pre diaľkový dozor a ovládanie, napr. meteorostanice, automatické sčítače dopravy, analyzátory dopravného prúdu, premenné dopravné značky, vetranie tunelov, osvetlenie tunelov, sedimentačné nádrže atď.“ V tejto súvislosti súd akceptoval stanovisko žalobcu, ktorý uvádzal, že meracie zariadenia nie sú navrhovateľom usádzané samoučelne, ale plnia významné celoštátne účely. Je tak podľa Technických podmienok vytváraný inteligentný systém, ktorý slúži na zber a distribúciu dopravných a meteorologických informácií, na riadenie a organizáciu dopravných prúdov alebo na manažment činností s dopravou priamo súvisiacich. Súčasťou diaľnic, ciest a miestnych komunikácií sú všetky zariadenia, stavby, objekty a diela, ktoré sú potrebné pre úplnosť, na zabezpečenie a ochranu diaľnic, ciest a miestnych komunikácií a na zaistenie bezpečnej, rýchlej, plynulej a hospodárnej premávky na nich (§ 1 ods. 4 zákona č. 135/1961 Zb.) Vykonávací predpis v § 8 ods. 6 vyhlášky č. 35/1984 Zb. síce negatívne vymedzuje, že verejné osvetlenia nie sú súčasťou diaľnic a miestnych komunikácií, ale taktiež plní špecifické úlohy v cestnej premávke. V zmysle bodu 5.1.2 Technických podmienok sa za zariadenie diaľnice považujú jednotlivé funkčné aj konštrukčné komponenty. V zmysle tabuľky 19 - Ustanovenie hraníc zariadenia (čl. 124 ľavá strana v spise) súčasťou zariadenia sú konštrukčné komponenty: rozvádzače, stĺpy, stožiare, portály a pod. Rovnako podľa názoru súdu opravou verejného osvetlenia použitím nových súčiastok nedochádza k tzv. „obohateniu“ sa poškodeného, pričom žalobca opravou uviedol verejné osvetlenie len do stavu, ktorý zodpovedá účelu a príslušným normám. Náklady na opravu teda zodpovedajú majetkovej ujme, ktorá spočíva v zmenšení majetku poškodeného. Žalobca ako vlastník uhradil náklady za uvedenie poškodeného verejného osvetlenia do pôvodného stavu, pričom znáša náklady na údržbu a opravy rovnako, ako u iných zariadení diaľnice. V prípade poškodenia dopravného značenia súd uviedol, že možnosť žalovaného znížiť plnenie z dôvodu amortizácie dopravného značenia nemá právny základ. Podľa § 8 ods. 2 vyhlášky č. 35/1984 Zb. je dopravné značenie súčasťou cestných komunikácií. Existencia osobitnej úpravy reflektuje verejný záujem na stave komunikácie a jej integračných súčastí v perfektnom stave, ako i záujem na bezpečnosti cestnej premávky. Ak existuje rozpor medzi ustanoveniami dvoch právnych predpisov, prednosť má konkrétnejší právny predpis /lex specialis/ oproti všeobecnejšiemu /lex generalis/. Z uvedeného vyplýva aj skutočnosť, že odstránenie poškodenia a uvedenie komunikácie a jej súčastí do pôvodného stavu nie je možné inak, ako s použitím dielov, ktorých použitie zabezpečí bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky čo vylučuje úvahu o zhodnocovaní súčastí diaľnic, ciest a miestnych komunikácií aj s ohľadom na verejný záujem. Povinnosť úhrady nákladov na uvedenie vecí do pôvodného stavu by bola neodôvodnene prenášaná na samotného poškodeného. Táto právna argumentácia je podporená aj judikatúrou všeobecných súdov (napr. rozsudok KS BA sp. zn. 9Co/289/2009 z 07.10.2010). Súd v zmysle uvedeného, ako aj s prihliadnutím na vykonané dokazovanie jednoznačne vychádzal zo zákonom vymedzeného rámca, že len za použitia nových dielov zodpovedajúcim stanoveným normám došlo k odstráneniu poškodenia a uvedeniu komunikácie spolu s jej integračnými súčastami do pôvodného stavu. Preto žaloba v časti zaplata sumy 38.247,35 € vyhovel. Žalovaný bol povinný poskytnúť poistné plnenie do 15 dní po skončení prešetrovania potrebného na zistenie rozsahu povinnosti poisťovateľa poskytnúť poistné plnenie. Šetrenie poistnej udalosti bolo ukončené dňa 09.07.2015 a poistné plnenie bol žalovaný povinný uhradiť do 24.07.2015. Nasledujúcim dňom sa žalovaný dostal do omeškania s plnením peňažného dlhu a teda v zmysle § 517 ods. 2 OZ a nariadenia vlády č. 87/1995 Z. z. je povinný od začiatku omeškania zaplatiť navrhovateľovi úroky z omeškania, ktorých výška je o 5 percentuálnych bodov vyššia ako základná úroková sadzba Európskej centrálnej banky platná k prvému dňu omeškania s plnením peňažného dlhu. Vo zvyšku (požadované úroky a pre uplatnenú paušálnu náhradu nákladov

v zmysle ObZ) súd prvej inštancie žalobu žalobcu zamietol. O trovách konania súd rozhodol podľa 142 ods. 3 OSP (procesný predpis platný do 30.06.2016) a úspešnému žalobcovi priznal plnú náhradu trov konania.

5. Proti rozsudku súdu prvej inštancie podal v jeho vyhovujúcej časti odvolanie žalovaný z dôvodov, že rozhodnutie súdu vychádza z nesprávneho právneho posúdenia veci, čím je daný odvolací dôvod podľa § 205 ods. 2 písm. f) OSP a že účastníkovi konania sa odňala možnosť konať pred súdom, čím je daný odvolací dôvod podľa § 205 ods. 2 písm. a) OSP. V odvolaní uviedol, že žalobca uplatnil priamy nárok na náhradu škody voči poisťovateľovi škodcu podľa zák. 381/2001 Z.z. o povinnom zmluvnom poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla poisteného u žalovaného. Náhradu škody si žalobca uplatňuje podľa § 9 ods. 6 zák. 135/1961 Z.z. (ďalej len Cestný zákon“) ako lex specialis vo vzťahu k právnej úprave ohľadom výšky náhrady škody, keď sa podľa názoru žalobcu nemá stanoviť náhrada škody v zmysle všeobecnej právnej úpravy obsiahnutej v Občianskom zákonníku. Medzi stranami nebolo sporné, že k udalosti, ktorá bola príčinou poškodenia meteostanice Boschung, zvislej dopravnej značky, merača hmla a stĺpu verejného osvetlenia došlo dňa 29.05.2013 tak, že túto zapríčinil vodič motorového vozidla s EČV: L., ktorý bol uznaný vinným v trestnej veci 3T/174/2013 vedenej pred Okresným súdom Bratislava IV z trestného činu ohrozenie pod vplyvom návykovej látky v súbehu s prečinom poškodzovania a ohrozovania prevádzky všeobecne prospešného zariadenia. Medzi stranami nebolo sporné ani to, že uvedené motorové vozidlo bolo v čase dopravnej nehody poistené u žalovaného z povinného zmluvného poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla. Medzi stranami bolo sporné, či bol žalovaný ako poisťovateľ oprávnený odpočítať z poistného plnenia tzv. amortizáciu. Súd prvej inštancie bez akéhokoľvek zdôvodnenia na posúdenie právneho stavu aplikoval Technické podmienky č. 09/2008, pričom sa vôbec nevysporiadal s námietkami žalovaného, že nie je preukázané, na koho sa technická norma vzťahuje, či ide o všeobecne záväzný právny predpis, ani s námietkou, že tieto „technické podmienky“ boli vydané až po odovzdaní diaľnice do užívania a tak sa na túto komunikáciu vôbec nevzťahujú. Súd prvej inštancie konštatuje v rozsudku na str. 5, že tieto technické podmienky usmerňujú práce investorov, projektantov a zhotoviteľov v rôznych oblastiach cestnej infraštruktúry, z uvedeného je zrejmé, že tieto podmienky sa nemôžu vzťahovať na komunikácie dávno vybudované, odovzdané do užívania, ale len na tie, ktoré sa budú projektovať po „vydaní“ týchto technických podmienok. Pokiaľ ide o aplikáciu uvedenej technickej normy na právny stav, rozhodnutie súdu je nepreskúmateľné, nakoľko bez akéhokoľvek odôvodnenia napriek námietkam žalovaného súd aplikoval technickú normu č. 08/2008, čím sa žalovanému odňala možnosť konať pred súdom. Súd prvej inštancie sa vôbec nevysporiadal s námietkou žalovaného, že verejné osvetlenie je výslovne uvedené v § 8 ods. 6 vyhlášky č. 35/1984 Z.z. ako zariadenie ktoré nie je súčasťou diaľnic, ciest a komunikácií a napriek uvedenému súd priznal náhradu škody na verejnom osvetlení, akoby išlo o súčasť diaľnice, cesty alebo miestnej komunikácie, ďalej sa vôbec nevysporiadal s námietkami žalovaného, že poškodené veci neboli v zmysle zákonnej úpravy súčasťou diaľnice a ani ich poškodenie nemalo vplyv na zjazdnosť komunikácie. Pre posúdenie toho, či sa na predmetné poškodenia vzťahuje lex specialis t.j. Cestný zákon a vykonávacia vyhláška č. 35/1984 Z.z. alebo všeobecná právna úprava obsiahnutá v Občianskom zákonníku mal súd ustáliť, či a na základe čoho poškodené veci boli súčasťou diaľnice, cesty, alebo miestnej komunikácie a zároveň či ich poškodenie spôsobilo alebo mohlo spôsobiť závalu v zjazdnosti v zmysle § 12 ods. 2 vykonávacej vyhlášky. Obidve podmienky, t.j. že zariadenie musí byť súčasťou diaľnice a zároveň jeho poškodenie musí spôsobiť závalu v zjazdnosti musia byť naplnené súčasne, aby bolo možné priznať náhradu podľa lex specialis. Diaľnicu resp. jej súčasti definuje ustanovenie uvedené v § 1 ods. 4 Cestného zákona tak, že súčasťou diaľnic, ciest a miestnych komunikácií sú všetky zariadenia, stavby, objekty a diela, ktoré sú potrebné pre úplnosť, na zabezpečenie a ochranu diaľnic, ciest a miestnych komunikácií a na zaistenie bezpečnej, rýchlej, plynulej a hospodárnej premávky na nich. Súčasťami diaľnic, ciest a miestnych komunikácií nie sú zariadenia na elektronický výber mýta a kontrolu elektronického výberu mýta, najmä stavby, portály, brány, stožiare, technológie určené na elektronický výber mýta a kontrolu elektronického výberu mýta. Uvedené ustanovenie bolo pôvodne obsiahnuté v § 5 Cestného zákona, ku ktorému vykonávacia vyhláška bližšie v § 8 ods. 2, vyhl. 35/1984 Z.z. uvádza: Súčasťami diaľnic, ciest a miestnych komunikácií sú najmä mosty (nadcestia), po ktorých je komunikácia vedená, včítane chodníkov na nich, strojové vybavenie sklápacích mostov, ľadolamy, vozovky, priepustky, tunely, oporné, zárubné, obkladové a parapetné múry, tarasy, cestné svahy, cestné pomocné pozemky, priekopy a ostatné povrchové odvodňovacie zariadenia, zábradlia, odrazníky, prievozy, zvädzadlá, pružidlá, smerové stĺpiky, staničníky a medzníky, zásnežky, cestná zeleň, odpočívadlá, odstavné pruhy a plochy pre zastávky hromadnej verejnej dopravy, dopravné značky

a zariadenia (s výnimkou svetelných znamení slúžiacich na riadenie dopravy a stanovíšť dopravných orgánov), zásobníky a skládky údržbových látok, ochranné zelené pásy, dopravné ostrovčeky a hlásnice. Súčasťami diaľnic, ciest a miestnych komunikácií sú aj ich privádzače a vetvy križovatiek a protihlukové múry a protihlukové valy vyvolané výstavbou komunikácie a pokiaľ sú umiestnené na cestnom pozemku. Zároveň v § 8 ods. 6 vyhlášky je negatívne príkladné vymedzenie - čo nie je súčasťou diaľnic a miestnych komunikácií. Súčasťami diaľnic, ciest a miestnych komunikácií nie sú najmä hrádze vodných nádrží, rybníkov a brehy vodných tokov, po ktorých komunikácia prebieha, vodohospodárske objekty pod mostmi, priepusty, podchody či iné zariadenia budované pri vykonávaní melioračných úprav, prechody na susedné nehnuteľnosti, označníky zastávok, zastávky a čakárne hromadnej verejnej dopravy, autobusové stanice, úrovňové priecestia železníc bez závor do vzdialenosti 2, 5 metra od osi krajnej koľajnice a úrovňové priecestia železníc so závorami vo vzdialenosti medzi závorami, zariadenia na zabezpečenie priecestí železníc, koľajové pásy mestskej, prípadne železničnej dopravy v úrovni vozovky vo vzdialenosti 0,5 metra od vonkajšej hrany koľajnice, zvláštne telesá železníc, trolejové vedenia, nástupné ostrovčeky hromadnej verejnej dopravy, verejné osvetlenia, energetické, telekomunikačné, tepelné a iné vedenia, čerpacie stanice pohonných látok a melioračné zariadenia. Závalu v zjazdnosti upravuje bližšie § 12 ods. 1 a 2 vykonávacej vyhlášky, podľa ktorého zjazdnosť diaľnic, ciest a miestnych komunikácií je taký stav týchto komunikácií, ktorý umožňuje bezpečnú jazdu motorových i nemotorových vozidiel prispôbenú dopravno-technickému stavu týchto komunikácií, poveternostným podmienkam a ďalším okolnostiam, ktoré môže vodič predvídať. Závady v zjazdnosti diaľnic, ciest a miestnych komunikácií sú také zmeny v zjazdnosti týchto komunikácií spôsobené vonkajšími vplyvmi, ktoré nemôže vodič predvídať ani pri jazde prispôbenej stavebnému stavu komunikácie, poveternostným podmienkam, vlastnostiam vozidla a nákladu, vlastným schopnostiam a iným zjavným okolnostiam. Závadami v zjazdnosti sú najmä ojedinelé výtlky, výmole a hrbole v inak bezchybnom povrchu súvislého úseku vozovky, nevhodne uložený udržiavací materiál, spadnuté stromy a kamene, poškodené dopravné značky a iné prekážky, ak sa na ne predpísaným spôsobom neupozorňuje, znečistenie vozovky, poškodenie vozovky a iné závady spôsobené užívateľmi komunikácie alebo prevádzkovateľmi činností v okolí diaľnic, ciest a miestnych komunikácií, ojedinelé miesta s poľadovicou, ktorá vznikla námrazou, zamŕzaním stekajúcej vody na vozovku z okolia alebo vôd stojacich na vozovke v dôsledku zlej funkcie zariadenia na odvodnenie komunikácie. Žalovaný uviedol, že ani za použitia rôznych výkladových metód nie je možné dospieť k záveru, ktorý prezentuje žalobca a s ktorým sa stotožnil súd prvej inštancie bez ďalšieho zdôvodnenia, a síce, že znefunkčnenie meteoariadenia, merača hmlы, dopravného značenia a verejného osvetlenia po dopravnej nehode spôsobilo závalu v zjazdnosti diaľnice, t.j. taký stav diaľnice, ktorý vodič ani pri jazde prispôbenej stavebnému stavu komunikácie, poveternostným podmienkam, vlastnostiam vozidla a nákladu a vlastným schopnostiam a iným zjavným okolnostiam nemohol predvídať. Ak by meteoariadenie, merač hmlы, dopravné značenie a verejné osvetlenie vôbec na uvedenom mieste nebolo, žiadna závala v zjazdnosti v zmysle zákonnej úpravy by neexistovala, preto jeho poškodenie tiež nemôže byť dôvodom na konštatovanie závaly v zjazdnosti. Navrhol, aby odvolací súd rozsudok o súde prvej inštancie zmenil tak, že žalobu zamietne a žalovanému prizná náhradu trov konania, alebo alternatívne aby rozsudok zrušil a vec vrátil tomuto súdu na ďalšie konanie.

6. Žalobca vo vyjadrení k odvolaniu žalovaného uviedol, že sa s rozsudkom súdu prvej inštancie plne stotožňuje čo do výroku, ako aj do odôvodnenia, a má za to, že sa súd riadne vysporiadal so všetkými spornými okolnosťami a tvrdeniami sporových strán. Ustanovenie § 9 ods. 6 Cestného zákona je v zmysle konštantnej judikatúry lex specialis ku všeobecnej úprave v zmysle § 442 a 443 OZ. Konštantná judikatúra všeobecných súdov Slovenskej republiky dostatočne ukazuje opodstatnenosť použitia ustanovení Cestného zákona ako lex specialis na predmetnú vec. Tvrdenia žalovaného ohľadom zjazdnosti diaľnice, obsiahnuté v odvolaní považuje za absurdné, a za nimi snahu žalovaného vyhnúť sa plneniu svojej povinnosti napriek konštantnej judikatúre. Nestotožňuje sa s tvrdením žalovaného, že ustanovenie § 9 ods. 6 Cestného zákona nie je možné použiť na predmetný prípad. Uviedol, že žalovaný chybné dôvodí, že sa neaplikuje Cestný zákon, nakoľko škoda na diaľnici nespôsobila závalu v zjazdnosti, nakoľko na naplnenie hypotézy tejto právnej normy stačí hrozba závaly v zjazdnosti. Ustanovenie § 12 ods. 2 vyhlášky č. 35/1984 Zb. (ďalej len „Vyhlášky“) uvádza, čo najmä sú v zjazdnosti, pričom z formulácie „Závady v zjazdnosti sú najmä“... je jasné, že výpočet je exemplifikatívny, nie taxatívny. Je to z dôvodu, že je nemožné vymenovať konečný výpočet okolností, ktoré by mohli spôsobiť závalu v zjazdnosti, teda závalu v takom stave diaľnic, ktorý umožňuje bezpečnú jazdu motorových i nemotorových vozidiel prispôbenú dopravno-technickému stavu a stavebnému stavu týchto komunikácií, poveternostným podmienkam a ďalším okolnostiam,

ktoré môže vodič predvídať (§ 12 ods. 1 Vyhlášky). Odvolanie žalovaného je taktiež zmätočné vo veci závady v zjazdnosti z dôvodu poškodenia dopravnej značky. Na jednej strane žalovaný odmieta použitie Cestného zákona ako lex specialis na dopravnú značku z dôvodu, že domnelo nespôsobuje závalu v zjazdnosti, na druhej strane však poškodenie dopravného značenia cituje ako okolnosť spôsobujúcu závalu v zjazdnosti podľa § 12 od. 2 pís. a) Vyhlášky.

K poškodenej meteostanici a zariadeniu na meranie fyzikálnych veličín v súvislosti so závadou v zjazdnosti diaľnice uviedol, že tieto žalobca používa na meranie nie fyzikálnych veličín za účelom zhromažďovania meteorologických a fyzikálnych dát, používaných ďalej za účelom zabezpečenia bezpečnej jazdy na diaľniciach, teda za účelom zabezpečenia zjazdnosti diaľnic. Medzi zbierané informácie z meteostanice patrí teplota vzduchu, teplota vozovky, smer a sila vetra, typ a množstvo zrážok a mnohé iné, pričom zariadenie na meranie fyzikálnych veličín slúži najmä na meranie výskytu hmly. Tieto dôležité informácie žalobca ďalej využíva za účelom predchádzania závad v zjazdnosti diaľnice. Na základe týchto údajov, okrem iného žalobca predchádza vzniku závad v zjazdnosti podľa § 12 ods. 2 písm. c) Vyhlášky, teda ojedinelým miestam s poľadovicou, ktorá vznikla námrazou. Za účelom predchádzania vzniku závad v zjazdnosti spôsobených poľadovicou zaznamenáva meteostanica aktuálnu teplotu vzduchu a vozovky, pričom pri prekročení stanovených hodnôt žalobca aplikuje chemické posypové materiály v zmysle § 9 ods. 4 Vyhlášky. V prípade absencie takýchto údajov žalobca nemá prístup k údajom indikujúcim potrebu chemického posypu, čo môže priamo spôsobiť závalu v zjazdnosti. Ako ďalší príklad poškodenia meostanice a merača fyzikálnych veličín, ktoré môže spôsobiť závalu v zjazdnosti v zmysle § 12 od. 2 pís. a) Vyhlášky uviedol, že podľa § 12 od. 2 pís. a) je poškodenie dopravnej značky výslovne považované za závalu v zjazdnosti. V zmysle § 5 ods. 8 pís. b) Vyhlášky č. 9/2009 Z. z. sú zvislými dopravnými značkami, okrem iného, trvalé dopravné značky s premenným symbolom (ďalej len „Premennivé značky“). V zmysle § 5 ods. 10 Vyhlášky č. 9/2009 Z. z. sú premenlivé značky zobrazené na elektronickom alebo na elektromechanickom paneli na premenné značky. Údaje z meteostanice a zariadenia na meranie fyzikálnych veličín sú používané, okrem iného na zabezpečenie fungovania premenlivých značiek umiestnených okrem iného pred vjazdom do tunela Sitina, kde sa škodová udalosť odohrala. Zozbierané informácie o výskute hmly, sneženia, námrazy a iných rizikových podmienkach na diaľnici sú následne zobrazované na premenlivých značkách za účelom informovania motoristov. V prípade, že v dôsledku poškodenia meteostanice a zariadenia na meranie fyzikálnych veličín neexistuje prístup k aktuálnym informáciám, takáto situácia neumožňuje prevádzku premenlivých značiek. Nemožnosť prevádzky Premennivých značiek následne znamená závalu v zjazdnosti. Všetky uvedené prípady sú spôsobilé spôsobiť závalu v zjazdnosti diaľnice a preto naplňajú hypotézu ustanovenia § 9 ods. 6 Cestného zákona. Žalovaný sa snažil spochybníť, že by poškodený majetok tvoril súčasť diaľnice. Za týmto účelom spochybňoval ustanovenia technických podmienok predložených žalobcom z absurdného dôvodu, že „usmerňujú práce investorov, projektantov a zhotoviteľov.“ K tomu žalobca uviedol, že predložené technické predpisy upravujú celý životný cyklus diaľnice a jej zariadenia vrátane podmienok uvedenia do prevádzky, podmienok a zásad údržby a správy diaľnic, ako aj nároky na kvalitu a stav, ktoré musia jednotlivé časti diaľnice spĺňať v každom danom okamihu. Je teda hrubá nepravda, že predložené technické predpisy sa vzťahujú na podmienky zariadenia diaľnice výlučne v čase pre uvedenie do prevádzky. Podľa žalobcu meteostanica, merač fyzikálnych veličín (ďalej len: „Meracie zariadenia“) a dopravné značenie poškodené pri dopravnej nehode tvorili súčasť diaľnice, čo má explicitný legislatívny základ. Ustanovenie § 1 ods. 4 Cestného zákona, hovorí, že súčasťou diaľnic sú všetky, zariadenia, ktoré sú potrebné pre úplnosť, na zabezpečenie a ochranu diaľnic a na zaistenie bezpečnej, rýchlej, plynulej a hospodárnej premávky na nich. V nadväznosti na uvedené § 8 ods. 2 Vyhlášky hovorí: „Súčasťami diaľnic sú najmä ... dopravné značky a zariadenia“. Je teda zrejmé, že dopravné značky tvoria súčasť diaľnice. Výklad pojmu „zariadenie“ bližšie uvádzajú vykonávacie predpisy Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR (ďalej len „Ministerstvo“), konkrétne technické podmienky č. 09/2008 zariadenia, infraštruktúra a systémy technologického vybavenia pozemných komunikácií (ďalej len: „TP“), dostupné na stránke Slovenskej správy ciest (<<http://www.ssc.sk/sk/Technicke-predpisy-rezortu/Zoznam-TP/2008.ssc>>). V zmysle bodu 1.1.2 TP sa: „technologickými zariadeniami rozumieju elektronicky riadené výpočtové systémy vybavené snímačmi alebo akčnými členmi a telemetrickým rozhraním pre diaľkový dozor a ovládanie, napr. meteostanice, automatické sčítače dopravy, analyzátory dopravného prúdu, premenné dopravné značky, vetranie tunelov, osvetlenie tunelov, sedimentačné nádrže atď“. Z uvedeného je jasné, že v zmysle TP sú Meracie zariadenia súčasťou diaľnice. Meracie zariadenia nie sú osádzané samoučelné, ale plnia významné celoštátne účely. V zmysle bodu 2.2.1.5 TP je vytváraný inteligentný dopravný systém, ktorým sa rozumie „dozorný alebo riadiaci systém rozširujúci dopravnú infraštruktúru o informačné technológie, slúžiace na zber a distribúciu dopravných a

meteorologických informácií, na riadenie a organizáciu dopravných prúdov alebo na manažment činností s dopravou priamo súvisiacich". Následne na to je v zmysle bodu 2.2.2.1. TP vytváraný informačný systém cestnej meteorológie, ktorým sa rozumie: „inteligentný dopravný dozorný systém, ku ktorému sa pripájajú meteorologické zariadenia a ktorý umožňuje okrem monitorovania aktuálnej meteorologickej situácie a stavu vozovky tiež tvorbu predikcií a prípadne predpovedí ďalšieho vývoja meteorologickej situácie a stavu vozovky; systém sa používa najmä za účelom optimálneho a včasného operatívneho riadenia zásahov prostriedkov zimnej údržby pozemných komunikácií". Je teda zrejmé, že Meracie zariadenia sú zdrojom dôležitých informácií o cestnej premávke zhromažďovaných a využívaných vo verejnom záujme Ministerstvom, žalobcom taktiež v zmysle bodu 1.1.4, pod bod 5. v spojení s bodom 1.1.3 pod bod 1. technického predpisu Ministerstva č. 10/2008 Inteligentné dopravné systémy a dopravné technologické zariadenia. Žalovaný v odvolaní uvádza, že technické podmienky boli vydané po uvedení tunelu Sitina do prevádzky, nie je teda možné podľa týchto predpisov posudzovať stav pred ich vydaním. Toto tvrdenie je zjavne v rozpore so všeobecnými zásadami účinnosti právnych noriem. Rozhodné právne normy sú tie právne normy, ktoré boli účinné v čase vzniku škody, náhrada ktorej je predmetom tohto konania. Je zrejmé, že nakoľko technické predpisy nadobudli účinnosť dňa 20.11.2008 a škoda vznikla až dňa 29.05.2013, je pri posudzovaní predmetných vzťahov potrebné vychádzať z týchto technických predpisov. Žalovaný v odvolaní taktiež uvádza, že v zmysle § 8 ods. 6 Vyhlášky verejné osvetlenie nie je súčasťou diaľnice. Žalobca týmto zdôrazňuje, že citované ustanovenie predstavuje obsolentné legislatívne rezíduum, ktoré nezodpovedá bežnej praxi umiestňovania verejného osvetlenia na diaľnice vo vlastníctve žalobcu. Verejné osvetlenie, ktoré bolo poškodené dopravnou nehodou (ďalej len: „Verejné osvetlenie“), je súčasťou diaľnice, je vo vlastníctve žalobcu, ktorý ho riadne nadobudol do svojho vlastníctva na základe zmluvy o dielo č. ZML/1242/2010 - výstavba D2 Bratislava, Lamačská cesta - Staré Grunty zo dňa 14.03.2003, uzavretej so združením Taisei Corporation -SKANSKA D.S. Žalobca ako vlastník uhradil náklady za uvedenie poškodeného Verejného osvetlenia do pôvodného stavu, znáša náklady na údržbu a opravy Verejného osvetlenia rovnako ako iných zariadení diaľnice a tiež uhradza náklady na elektrinu potrebnú na napájanie Verejného osvetlenia spolu s nákladmi za elektrinu pre všetky ostatné zariadenia diaľnice. Pre výklad pojmu zariadenia diaľnic je najdôležitejší bod 5.1.2 TP, ktorý ustanovuje hranice, kedy je elektronické zariadenie ešte zariadením diaľnice. V zmysle bodu 5.1.2 TP sa za zariadenie diaľnice považujú jednotlivé funkčné aj konštrukčné komponenty a kábové prepojenia medzi jednotlivými komponentmi v rámci objektov. V zmysle tabuľky 19 TP sú súčasťou zariadenia diaľnice tak funkčné komponenty, v tomto prípade žiarovka, výbojka, ako aj konštrukčné komponenty, teda stĺp verejného osvetlenia. Je teda zrejmé, že v zmysle TP je verejné osvetlenie zariadením diaľnice. Žalobca upozorňuje, že rozlišovanie, či je elektronický komponent súčasťou diaľnice nie je jeho náhodným rozhodovaním, ale zariadením diaľnice sa stáva po splnení uvedených podmienok TP a žalobcovi z takéhoto zaradenia vyplývajú osobitné povinnosti v súvislosti s údržbou a servisom zariadenia diaľnice. Poukazuje na skutočnosť, že bod 7.4.1.4 TP vyslovene počíta so skutočnosťou, že verejné osvetlenie je zariadením diaľnice. V tomto ustanovení sú určené podmienky napájania svietidiel verejného osvetlenia elektrickou energiou. Nakoľko TP sú v zmysle bodu 1.1.1 záväzné pre diaľnice a rýchlostné cesty, je rovnako aj z tohto ustanovenia zrejmé, že v zmysle TP je verejné osvetlenie zariadením diaľnice. Žalobca je názoru, že predložil dostatočne vyčerpávajúce argumenty, ktoré potvrdzujú, že verejné osvetlenie je zariadením diaľnice. Naproti tomu žalovaný sa obmedzil na suché konštatovanie obsolentného ustanovenia vyhlášky z čias, kedy technológia netvorila integrálnu súčasť diaľnic v dnešnom rozsahu. Tvrdenie, že verejné osvetlenie napriek všetkým predloženým dôkazom a bežnej praxi umiestňovania verejného osvetlenia na diaľnice nie je súčasťou diaľnice sa preto javí absurdné a popierajúce reálnu situáciu. Žiadal potvrdiť výrok súdu prvej inštancie ktorým uložil žalovanému zaplatiť žalobcovi čiastku 38 247,35 € s príslušenstvom.

7. V priebehu konania vstúpil do platnosti zákon č. 160/2015 Z. z. Civilný sporový poriadok, účinný od 1.7.2016, (ďalej len CSP). Podľa § 470 ods. 1 CSP ak nie je ustanovené inak, platí tento zákon aj na konania začaté pred dňom nadobudnutia jeho účinnosti. Podľa § 470 ods. 2 veta prvá CSP, právne účinky úkonov, ktoré v konaní nastali pred dňom nadobudnutia účinnosti tohto zákona, zostávajú zachované.

8. Krajský súd v Bratislave ako súd odvolací (§ 34 CSP), viazaný rozsahom odvolania a odvolacími dôvodmi (teraz § 379, § 380 CSP), preskúmaním napadnutej časti rozsudku, rozsahu spisu a po preskúmaní odvolacích dôvodov žalovaného, dospel k záveru, že odvolanie nie je dôvodné. Nebol tak dôvod napadnutý rozsudok zmeniť alebo zrušiť, pretože súd prvej inštancie rozhodol vo veci vecne správne. Keďže nebolo potrebné zopakovať alebo doplniť dokazovanie, odvolací súd prejednal

odvolanie bez nariadenia pojednávania a postupom podľa § 219 ods. 3 v spojení s § 378 ods. 1 CSP rozsudok vo veci verejne vyhlásil dňa 23.03.2021, pričom o termíne verejného vyhlásenia rozsudku boli strany sporu upovedomené zákonným spôsobom.

9. S prihliadnutím na obsah spisu a z neho vyplývajúci skutkový stav, odvolací súd konštatuje, že súd prvej inštancie v posudzovanej veci vykonal náležité dokazovanie, potrebné na zistenie rozhodujúcich skutočností, významných pre posúdenie dôvodnosti podanej žaloby, ako aj na posúdenie opodstatnenosti tvrdení, ktoré uvádzali žalobcovia na preukázanie svojho nároku, pričom zhodnotením výsledkov vykonaného dokazovania dospel k správnym skutkovým záverom, ako aj k správne právnemu posúdeniu veci. V hodnotení skutkových zistení neabsentuje žiadna relevantná skutočnosť alebo okolnosť. Súd prvej inštancie ich posúdil súhrnne a dostatočne ich aj vyhodnotil. Na takto ustálený skutkový stav aplikoval zodpovedajúce ustanovenia zákona a svoje dôvody, pre ktoré podanej žalobe vyhovel, aj v súlade s § 220 ods. 2 CSP presvedčivo odôvodnil.

10. Obsah odvolania nie je spôsobilý spochybníť správnosť záverov napadnutého rozsudku súdu prvej inštancie, z hľadiska uvádzaných tvrdení v podanom odvolaní, keď ani v odvolacom konaní neboli zistené také rozhodujúce skutočnosti alebo dôkazy, ktoré by spochybňovali správnosť právnych záverov, na ktorých súd prvej inštancie založil svoje rozhodnutie.

11. V odvolacom konaní tiež nevyšlo najavo, že konanie, ktoré predchádzalo vydaniu napadnutého rozhodnutia, trpelo vadou, týkajúcou sa procesných podmienok, na ktorú by musel odvolací súd prihliadnuť (§ 380 ods. 2 CSP).

12. Odôvodnenie napadnutého rozhodnutia je dostatočne vyčerpávajúce, a preto si nežiada ani obširne doplniť dôvody na zdôraznenie jeho správnosti, nakoľko odvolací súd sa s ním v celom rozsahu stotožňuje (§ 387 ods. 2 CSP) a v podrobnostiach naň odkazuje.

13. K odvolaciemu dôvodu, že rozsudok prvoinštančného súdu spočíva na nesprávnom právnom posúdení veci (§ 365 ods.1 písm. h) CSP) treba uviesť, že právnym posúdením je činnosť súdu, pri ktorej zo skutkových zistení vyvodzuje právne závery a aplikuje konkrétnu právnu normu na zistený skutkový stav. Nesprávnym právnym posúdením veci je omyl súdu pri aplikácii práva na zistený skutkový stav. O nesprávnu aplikáciu právnych predpisov ide vtedy, ak súd nepoužil správny právny predpis alebo ak sice aplikoval správny právny predpis, nesprávne ho ale interpretoval alebo ak zo správnych skutkových záverov vyvodil nesprávne právne závery. V posudzovanom prípade, v ktorom konajúci súd prvej inštancie zo správnych skutkových záverov vyvodil správne právne závery a aplikoval správny právny predpis, namietaná vada konania nebola odvolacím súdom zistená.

14. Ako vyplýva z obsahu spisu právnym základom nároku žalobcu bolo ustanovenie § 4 ods. 2 písm. b) zákona č. 381/2001 Z. z. o povinnom zmluvnom poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla, ktoré uvádza, že poistený má z poistenia zodpovednosti právo, aby poisťovateľ za neho nahradil poškodenému uplatnené a preukázané nároky na náhradu škody vzniknutej poškodením, zničením, odcudzením alebo stratou vecí. Podľa § 15 ods. 1 cit. zákona, poškodený je oprávnený uplatniť svoj nárok na náhradu škody priamo proti poisťovateľovi, čím bola daná aktívna vecná legitímácia žalobcu v konaní. Žalovaný je poisťovateľom škodcu, čím je daná jeho pasívna vecná legitímácia v konaní. Tieto skutočnosti medzi stranami neboli sporné. Nebolo sporné ani, že to, že dňa 29.05.2013 došlo k dopravnej nehode motorového vozidla EČV: L. a vodič predmetného motorového vozidla S. K. uznaný vinným zo spáchania prečinu ohrozenia pod vplyvom návykovej látky podľa § 289 ods. 3 písm. c/ Trestného zákona v jednočinnom súbehu s prečinom poškodzovania a ohrozovania prevádzky všeobecne prospešného zariadenia podľa § 288 Trestného zákona trestným rozkazom vydaným Okresným súdom Bratislava IV v trestnej veci vednej pod spis. zn. 3T/174/2013 dňa 10.01.2014 (právoplatný dňa 29.01.2014), že dopravnou nehodou došlo k poškodeniu meteostanice Boschung, merača hmly, verejného osvetlenia a zvislej dopravnej značky, čím vznikla žalovanému škoda, ktorej úhradu si vo výške nákladov vynaložených na uvedenie vecí do pôvodného stavu uplatnil žalobca u žalovaného. Žalovaný výšku žalobcom požadovaného plnenia titulom náhrady škody znížil o tzv. amortizáciu a uhradil žalobcovi z celkovej výšky škody 58 073,28 € sumu vo výške 19 825,93 €.

15. Súd prvej inštancie posúdil žalobcov nárok na zaplatenie náhrady škody v žalovanej výške, t.j. na zaplatenie celej sumy vynaloženej na odstránenie poškodenia podľa ustanovenie § 9 ods. 6 zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (ďalej „Cestný zákon“), ktoré uvádza, že pri poškodení diaľnice, cesty alebo miestnej komunikácie, ktoré spôsobí alebo môže spôsobiť závalu v zjazdosti je povinný ten, kto poškodenie spôsobil, uhradiť správcovi komunikácie náklady spojené s odstránením poškodenia a uvedením komunikácie do pôvodného stavu, pokiaľ sa nedohodne so správcom komunikácie, že poškodenie odstráni sám. Preto má žalobca nárok na úhradu všetkých nákladov uhradených za odstránenie poškodenia bez odpočítania amortizácie, nakoľko nie je možné aplikovať ustanovenia Občianskeho zákonníka o náhrade škody a jej výške, ale je potrebné aplikovať ustanovenia Cestného zákona, pretože tento právny predpis je lex specialis k úprave obsiahnutej v príslušných ustanoveniach Občianskeho zákonníka. Poškodené a opravené zariadenia sú súčasťou diaľnice a ich poškodenie môže spôsobiť závalu v zjazdosti diaľnice.

16. Podstatou odvolania žalovaného sú námietky, ktoré uvádzal aj v konaní pred súdom prvej inštancie, keď tvrdil, že súd prvej inštancie nepostupoval správne, ak na predmetnú vec použil ustanovenie § 9 ods.6 Cestného zákona ako špeciálneho právneho predpisu, pretože poškodené zariadenia nie sú súčasťou diaľnice. Navyše nie každé poškodenie diaľnice, ale iba také, ktoré spôsobí alebo môže spôsobiť závalu v zjazdosti, má za následok zodpovednosť za škodu podľa predmetného ustanovenia Cestného zákona.

17. Odvolací súd uvádza, že zákonný rámec aplikácie príslušných ustanovení Cestného zákona platného a účinného v rozhodnom čase t.j. v čase vzniku škody, upravujúcich zodpovednosť za škodu spôsobenú poškodením komunikácie (v tomto prípade diaľnice) je daný príslušnými ustanoveniami Cestného zákona. V ustanovení § 1 ods. 1 citovaného zákona sa uvádza, že tento zákon upravuje výstavbu, užívanie a ochranu pozemných komunikácií, práva a povinnosti vlastníkov a správcov pozemných komunikácií a ich užívateľov, ako aj pôsobnosť orgánov štátnej správy a orgánov štátneho odborného dozoru vo veciach pozemných komunikácií. Odsek 4 uvedeného ustanovenia uvádza, že súčasťou diaľnic, ciest a miestnych komunikácií sú všetky zariadenia, stavby, objekty a diela, ktoré sú potrebné pre úplnosť, na zabezpečenie a ochranu diaľnic, ciest a miestnych komunikácií a na zaistenie bezpečnej, rýchlej, plynulej a hospodárnej premávky na nich. Súčasťami diaľnic, ciest a miestnych komunikácií nie sú zariadenia na elektronický výber mýta a kontrolu elektronického výberu mýta, najmä stavby, portály, brány, stožiare, technológie určené na elektronický výber mýta a kontrolu elektronického výberu mýta. Podľa ustanovenia § 2 ods. 1 Cestného zákona pozemné komunikácie sa budujú, rekonštruujú, spravujú a udržiavajú v súlade so zásadami štátnej dopravnej a cestnej politiky, s koncepciou rozvoja dopravy a vzhľadom na ochranu životného prostredia. Orgánom štátnej správy Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií ako ústredný orgán štátnej správy pre pozemné komunikácie v zmysle zákonných kompetencií uvedených v § 3 ods. 3 Cestného zákona. Podľa ustanovenia § 3d ods. 1 Cestného zákona Vlastníctvo a správa pozemných komunikácií diaľnice, cesty pre motorové vozidlá a cesty I. triedy vrátane ich prejazdnych úsekov cez colné priestory a obce sú vo vlastníctve štátu, ak osobitný predpis neustanovuje inak. Podľa odseku 5 písm. a) uvedeného ustanovenia správu pozemných komunikácií vykonávajú, ak ide o diaľnice a cesty podľa schváleného plánu rozvoja diaľnic a ciest vo vlastníctve štátu okrem ich prejazdnych úsekov cez colné priestory a koncesných ciest - Národná diaľničná spoločnosť. Podľa odseku 6 uvedeného ustanovenia vlastníci a správcovia pozemných komunikácií sú povinní pozemné komunikácie udržiavať v stave zodpovedajúcom účelu, na ktorý sú určené. Podľa § 9 ods. 1 Cestného zákona zabezpečenie zjazdosti a schodnosti závady v zjazdosti diaľnic, ciest a miestnych komunikácií sú bez preťahov povinní odstraňovať ich správcovia. Podľa § 9 ods. 6 pri poškodení diaľnice, cesty alebo miestnej komunikácie, ktoré spôsobí alebo môže spôsobiť závalu v zjazdosti, je povinný ten, kto poškodenie spôsobil, uhradiť správcovi komunikácie náklady spojené s odstránením poškodenia a s uvedením komunikácie do pôvodného stavu, pokiaľ sa nedohodne so správcom komunikácie, že poškodenie odstráni sám. Z uvedeného zákonného rámca je potom zrejmé, že súčasťami diaľnice sú všetky zariadenia, ktorých poškodenie spôsobí, alebo môže spôsobiť závalu v zjazdosti diaľnice. Ustanovenie § 12 vykonávacej vyhlášky č. 35/1984 Zb. k Cestnému zákonu v odseku 1 uvádza, že zjazdosť diaľnic, ciest a miestnych komunikácií je taký stav týchto komunikácií, ktorý umožňuje bezpečnú jazdu motorových i nemotorových vozidiel prispôbenú dopravno-technickému stavu a stavebnému stavu týchto komunikácií, poveternostným podmienkam a ďalším okolnostiam, ktoré môže vodič predvídať. V odseku dva uvedeného ustanovenia vyhlášky sa uvádza, že závady v zjazdosti diaľnic, ciest a miestnych komunikácií sú také zmeny v zjazdosti týchto komunikácií

spôsobené vonkajšími vplyvmi, ktoré nemôže vodič predvídať ani pri jazde prispôsobenej stavebnému stavu komunikácie, poveternostným podmienkam, vlastnostiam vozidla a nákladu, vlastným schopnostiam a iným zjavným okolnostiam. Vyhláška demonštratívne vymenúva, čo sú najmä závady v zjazdnosti. Závadami v zjazdnosti sú napr. podľa §12 ods. 2 písm. a), b) a c) vyhlášky aj poškodené dopravné značky, iné závady spôsobené užívateľmi komunikácií, námraza. Odsek 6 uvedeného ustanovenia uvádza, čo sú najmä poveternostné podmienky, ktoré môžu podstatne zhoršiť alebo aj prerušiť zjazdnosť komunikácie.

18. S poukazom na vyššie uvedený právny rámec odvolací súd uvádza, že je dôvodný záver, že vymenované poškodené zariadenia diaľnice, t.j. meteostanica, merač hmly, zvislá dopravná značka a osvetlenie sú súčasťou diaľnice. Zvislá dopravná značka je súčasťou diaľnice, nakoľko dopravné značky ako súčasť diaľnice sú priamo uvedené vo výpočte súčastí diaľnice v § 12 ods.2 písm. a) vykonávacej vyhlášky č. 35/1984 Zb. k Cestnému zákonu a to bez rozlišovania o aký druh dopravných značiek sa jedná. Meteostanica a merač hmly sú taktiež súčasťami diaľnice, aj v prípade, že nie sú explicitne uvedené medzi vyhláškou vymenovanými súčasťami, nakoľko tento výpočet uvádzaný vyhláškou nie je taxatívny. Z ustanovenia § 1 odsek 4 Cestného zákona možno vyvodiť, že súčasťami diaľnice sú, nakoľko ide z povahy ich určenia a funkcií, ktoré zabezpečujú ide o zariadenia, ktoré sú bezpochyby potrebné na zaistenie bezpečnej, rýchlej, plynulej a hospodárnej premávky na diaľniciach. Odvolací súd sa stotožňuje so záverom, že tieto zariadenia nie sú inštalované samoučelné, ale zber dát z nich a systém, ku ktorému sa pripájajú meteorologické zariadenia, umožňuje okrem monitorovania aktuálnej meteorologickej situácie a stavu vozovky, tiež tvorbu predikcií a predpovedí ďalšieho vývoja meteorologickej situácie a stavu vozovky. Systém sa používa najmä za účelom optimálneho a včasného operatívneho riadenia zásahov prostriedkov zimnej údržby pozemných komunikácií a vyhodnocovanie je podkladom pre operatívne informácie týkajúce sa priamo zabezpečenia bezpečnej premávky a zjazdnosti diaľnic a to či už použitím príslušných technických zásahov ( chemický posyp, mechanické odhŕňanie a pod.), alebo upozorením pred námrazou, poľadovicou, hmlou a v dôsledku toho zníženou viditeľnosťou a pod. Tieto skutočnosti vyplývajú aj z STN č.736101 bod 11.10.1.6, ktorý o.i. v písm. b) uvádza, že zariadeniami a infraštruktúrou riadiacich systémov na diaľniciach a cestách sú meteorologické a vozovkové senzory (zariadenia na zber a spracovanie fyzikálnych údajov súvisiacich s dopravou). Tieto zariadenia a informácie získané prostredníctvom nich ako súčasť inteligentného dopravného dozorného systému sa podieľajú na zabezpečení zjazdnosti diaľnice tým, že monitorujú poveternostné podmienky, ktoré môžu podstatne zhoršiť alebo aj prerušiť zjazdnosť diaľnice. Preto ich poškodenie môže spôsobiť závalu v zjazdnosti diaľnice. Poškodené osvetlenie (stĺp) podľa § 8 odsek 6 vyhlášky je síce uvedené, že nie je súčasť diaľnice, avšak v prejednávanej veci vyplýva aj zo zisteného skutkového stavu (fotodokumentácie), že poškodený stĺp bol osadený pred vchodom do tunela a zabezpečoval osvetlenie vchodu/východu do/z tunela a teda logicky súvisí s prevádzkou tunela a nastavením svetelných pomerov. Nejedná sa teda o verejné osvetlenie v zmysle ako napr. osvetlenie ulíc, chodníkov, verejných priestranstiev. V zmysle bodu 5.1.2 Technických podmienok sa za zariadenie diaľnice považujú jednotlivé funkčné aj konštrukčné komponenty, pričom podľa tabuľky 19 - Ustanovenie hraníc zariadenia, súčasťou zariadenia sú konštrukčné komponenty: rozvádzače, stĺpy, stožiare, portály a pod. Odvolací súd v zhode s názorom súdu prvej inštancie uvádza, že zariadenia diaľnic sú súčasťou diaľnice, opravou verejného osvetlenia použitím nových súčiastok nedochádza k tzv. „obohateniu“ sa poškodeného, pričom žalobca opravou uviedol toto osvetlenie len do stavu, ktorý zodpovedá jeho účelu a príslušným technickým normám platiacich v cestnej premávke. Náklady na opravu teda zodpovedajú majetkovej ujme, ktorá spočíva v zmenšení majetku poškodeného. Žalobca vynaložil finančné prostriedky na opravu poškodeného stĺpa, ktoré zabezpečili funkčnosť osvetlenia na diaľnici pred vchodom do tunela (nie na verejnom priestranstve). Žalobca nijako nezahodnotil a nerozmnožil svoj majetok. K poškodeniu stĺpa osvetlenia došlo nepochybne v príčinnej súvislosti so zavineným konaním poistenca žalovaného, ktorý pod vplyvom návykových látok poškodenie spôsobil a oprava poškodenia bola žalobcovi týmto konaním nútená. Je preto v súlade s princípom spravodlivého usporiadania vzťahov, aby boli poškodenému uhradené náklady, ktoré na opravu vynaložil.

19. S poukazom na všetky vyššie uvedené skutočnosti odvolací súd uzavrel, že súd prvej inštancie vec správne právne posúdil, keď aplikoval na uvedenú vec ustanovenia Cestného zákona, ktorý predstavuje lex specialis vo vzťahu k všeobecným ustanoveniam Občianskeho zákonníka, nakoľko sa jedná o osobitný nárok na náhradu škody upravený v § 9 ods. 6 Cestného zákona. Z ustanovenia § 9 ods. 6 Cestného zákona vyplýva povinnosť škodcu uhradiť správcovi komunikácie náhradu škody spočívajúcu

vo vynaložení nákladov spojených s odstránením poškodenia bez akýchkoľvek obmedzení t.j. bez odpočítania amortizácie. Správne preto súd prvej inštancie použil v prejednávanej veci príslušné ustanovenia Cestného zákona o náhrade škody.

20. Odvolací dôvod podľa § 365 písm. b/ CSP (súd nesprávnym procesným postupom znemožnil strane, aby uskutočňovala jej patriace procesné práva v takej miere, že došlo k porušeniu práva na spravodlivý proces) je naplnený vtedy, ak nesprávny procesný postup súdu znemožňujúci strane sporu realizáciu jej práv dosiahne určitú intenzitu. Konkrétne pochybenie súdu musí byť hodnotené v kontexte celého konania. K tomu odvolací súd uvádza, že obsahom práva na spravodlivý súdny proces (čl. 46 ods. 1 Ústavy Slovenskej republiky) je umožniť každému bez akejkoľvek diskriminácie reálny prístup k súdu, pričom tomuto právu zodpovedá povinnosť súdu vo veci konať a rozhodnúť. Právo na spravodlivý súdny proces je naplnené tým, že všeobecné súdy zistia skutkový stav, a po výklade a použití relevantných právnych noriem rozhodnú tak, že ich skutkové a právne závery nie sú svojvoľné, neudržateľné alebo prijaté v zrejmom omyle konajúcich súdov, ktorý by poprel zmysel a podstatu práva na spravodlivý proces. Do práva na spravodlivý proces ale nepatrí právo strany sporu, aby sa všeobecný súd stotožnil s jej právnymi názormi, navrhovaním a hodnotením dôkazov (IV. ÚS 252/2004), ani právo na to, aby bola strana sporu pred všeobecným súdom úspešná, teda aby sa rozhodlo v súlade s jej požiadavkami (I. ÚS 50/2004). Do obsahu tohto práva nepatrí ani právo strany sporu vyjadrovať sa k spôsobu hodnotenia ním navrhnutých dôkazov súdom, prípadne sa dožadovať ňou navrhnutého spôsobu hodnotenia vykonaných dôkazov (I.ÚS 97/1997), resp. toho, aby súdy preberali alebo sa riadili výkladom všeobecne záväzných predpisov, ktorý predkladá strana sporu (II. ÚS 3/1997, II. ÚS 251/2003); porovnaj aj rozhodnutie Najvyššieho súdu Slovenskej republiky sp. zn. 1 Cdo 175/2013.

21. Žalovaný namietal v odvolaní, že súd prvej inštancie neodôvodnil a nevysporiadal sa s aplikáciou technických podmienok vo svojom rozhodnutí, čím odňal žalovanému možnosť konať pred súdom. Odvolací súd uvádza, že ako vyplýva z ustanovení Cestného zákona Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií je ústredným orgánom štátnej správy pre oblasť pozemných komunikácií. V rámci svojej pôsobnosti v danej oblasti vydáva ministerstvo predpisy, medzi nimi aj v rozhodnom čase platné technické podmienky pre zariadenia, infraštruktúru a systémy technologického vybavenia pozemných komunikácií, ktoré sa vzťahujú na trvalo inštalované technologické zariadenia, ktoré sú prostredníctvom komunikačnej infraštruktúry pripojené k dozorným a riadiacim systémom (napr. meteostanice, premenné dopravné značky, osvetlenie tunelov a pod.). Inými slovami stanovujú sa nimi technické podmienky pre konštrukciu a prevádzku technologických zariadení diaľnic. Takéto zariadenia sú na pozemné komunikácie umiestňované v zmysle príslušnej STN 736101, ktorá je všeobecne záväznou normou. V predmetnej STN v bode 11.10 Technológie pre dopravnú telematiku je v bode 11.10.1.2 uvedené, že úprava právnej telematiky sa riadi zvláštnymi predpismi. V odkaze k bodu 11 sú uvedené ako predpisy Technické podmienky MDPT. Technické podmienky špecifikujú minimálne konštrukčné a funkčné požiadavky na tieto technologické zariadenia pozemných komunikácií. Zo všeobecne platnej a záväznej STN 736101, ale aj z v jej texte uvedených odkazov na technické podmienky v oblasti pozemných komunikácií je možné vyvodiť, že takto definované zariadenia sú súčasťami diaľnice. Zo zisteného skutkového stavu vyplýva, že tieto zariadenia boli v čase vzniku škodovej udalosti už inštalované a uvedené do prevádzky a preto ich poškodenie musí byť odstránené tak, aby tieto zariadenia boli v súlade s platnými technickými normami a podmienkami. Nie je preto dôvodná námietka žalovaného, že ide o technické podmienky, ktoré boli vydané pred uvedením diaľnice do užívania a nevzťahujú sa na už vybudované komunikácie a nie sú záväzné. Odvolací súd nezistil v konaní súdu prvej inštancie porušenie práva žalovaného na spravodlivý proces a neodňal mu možnosť konať pred súdom.

22. Pretože súd prvej inštancie rozhodol o žalobe vecne správne, odvolací súd napadnutý rozsudok podľa § 387 ods. 1 CSP ako vecne správny potvrdil.

23. Pri rozhodovaní o trovách odvolacieho konania vychádzal odvolací súd z ustanovenia § 396 ods. 1, v spojení s § 255 ods. 1, § 262 ods. 1 CSP. Žalovaný bol v odvolacom konaní vo veci úspešný, a preto mu vznikol nárok na náhradu trov odvolacieho konania proti žalobcovi v rozsahu 100%. O výške náhrady trov konania rozhodne súd prvej inštancie samostatným uznesením (§ 262 ods. 2 CSP).

24. Toto rozhodnutie bolo prijaté senátom Krajského súdu v Bratislave pomerom hlasov 3:0.

## Poučenie:

Proti rozhodnutiu odvolacieho súdu je prípustné dovolanie, ak to zákon pripúšťa (§ 419 C.s.p.).

Dovolanie je prípustné proti každému rozhodnutiu odvolacieho súdu vo veci samej alebo ktorým sa konanie končí, ak

- a) sa rozhodlo vo veci, ktorá nepatrí do právomoci súdov,
- b) ten, kto v konaní vystupoval ako strana, nemal procesnú subjektivitu,
- c) strana nemala spôsobilosť samostatne konať pred súdom v plnom rozsahu a nekonal za ňu zákonný zástupca alebo procesný opatrovník,
- d) v tej istej veci sa už prv právoplatne rozhodlo alebo v tej istej veci sa už prv začalo konanie,
- e) rozhodoval vylúčený sudca alebo nesprávne obsadený súd, alebo
- f) súd nesprávnym procesným postupom znemožnil strane, aby uskutočňovala jej patriace procesné práva v takej miere, že došlo k porušeniu práva na spravodlivý proces (§ 420 C.s.p.).

(1) Dovolanie je prípustné proti rozhodnutiu odvolacieho súdu, ktorým sa potvrdilo alebo zmenilo rozhodnutie súdu prvej inštancie, ak rozhodnutie odvolacieho súdu záviselo od vyriešenia právnej otázky,

- a) pri ktorej riešení sa odvolací súd odklonil od ustálenej rozhodovacej praxe odvolacieho súdu,
- b) ktorá v rozhodovacej praxi odvolacieho súdu ešte nebola vyriešená alebo
- c) je dovolacím súdom rozhodovaná rozdielne.

(2) Dovolanie v prípadoch uvedených v odseku 1 nie je prípustné, ak odvolací súd rozhodol o odvolaní proti uzneseniu podľa § 357 písm. a) až n) (§ 421 C.s.p.).

(1) Dovolanie podľa § 421 ods. 1 nie je prípustné, ak

- a) napadnutý výrok odvolacieho súdu o peňažnom plnení neprevyšuje desaťnásobok minimálnej mzdy; na príslušenstvo sa neprihliada,
- b) napadnutý výrok odvolacieho súdu o peňažnom plnení v sporoch s ochranou slabšej strany neprevyšuje dvojnásobok minimálnej mzdy; na príslušenstvo sa neprihliada,
- c) je predmetom dovolacieho konania len príslušenstvo pohľadávky a výška príslušenstva v čase začatia dovolacieho konania neprevyšuje sumu podľa písmen a) a b).

(2) Na určenie výšky minimálnej mzdy v prípadoch uvedených v odseku 1 je rozhodujúci deň podania žaloby na súde prvej inštancie (§ 422 C.s.p.).

Dovolanie len proti dôvodom rozhodnutia nie je prípustné (§ 423 C.s.p.).

(1) Dovolanie sa podáva v lehote dvoch mesiacov od doručenia rozhodnutia odvolacieho súdu oprávnenému subjektu na súde, ktorý rozhodoval v prvej inštancii. Ak bolo vydané opravné uznesenie, lehota plynie znovu od doručenia opravného uznesenia len v rozsahu vykonanej opravy.

(2) Dovolanie je podané včas aj vtedy, ak bolo v lehote podané na príslušnom odvolacom alebo dovolacom súde (§ 427 C.s.p.).

V dovolaní sa popri všeobecných náležitostiach podania uvedie, proti ktorému rozhodnutiu smeruje, v akom rozsahu sa toto rozhodnutie napáda, z akých dôvodov sa rozhodnutie považuje za nesprávne (dovolacie dôvody) a čoho sa dovolateľ domáha (dovolací návrh) (§ 428 C.s.p.).

(1) Dovolateľ musí byť v dovolacom konaní zastúpený advokátom. Dovolanie a iné podania dovolateľa musia byť spísané advokátom.

(2) Povinnosť podľa odseku 1 neplatí, ak je

- a) dovolateľom fyzická osoba, ktorá má vysokoškolské právnické vzdelanie druhého stupňa,
- b) dovolateľom právnická osoba a jej zamestnanec alebo člen, ktorý za ňu koná má vysokoškolské právnické vzdelanie druhého stupňa,
- c) dovolateľ v sporoch s ochranou slabšej strany podľa druhej hlavy tretej časti tohto zákona zastúpený osobou založenou alebo zriadenou na ochranu spotrebiteľa, osobou oprávnenou na zastupovanie podľa predpisov o rovnakom zaobchádzaní a o ochrane pred diskrimináciou alebo odborovou organizáciou a ak ich zamestnanec alebo člen, ktorý za ne koná má vysokoškolské právnické vzdelanie druhého stupňa (§ 429 C.s.p.).

(1) Dovolanie prípustné podľa § 420 možno odôvodniť iba tým, že v konaní došlo k vade uvedenej v tomto ustanovení.

(2) Dovolací dôvod sa vymedzí tak, že dovolateľ uvedie, v čom spočíva táto vada (§ 431 C.s.p.).

(1) Dovolanie prípustné podľa § 421 možno odôvodniť iba tým, že rozhodnutie spočíva v nesprávnom právnom posúdení veci.

(2) Dovolací dôvod sa vymedzí tak, že dovolateľ uvedie právne posúdenie veci, ktoré pokladá za nesprávne, a uvedie, v čom spočíva nesprávnosť tohto právneho posúdenia (§ 432 C.s.p.).

Dovolací dôvod nemožno vymedziť tak, že dovolateľ poukáže na svoje podania pred súdom prvej inštancie alebo pred odvolacím súdom (§ 433 C.s.p.).

Dovolacie dôvody možno meniť a dopĺňať len do uplynutia lehoty na podanie dovolania (§ 434 C.s.p.).

V dovolaní nemožno uplatňovať nové prostriedky procesného útoku a prostriedky procesnej obrany okrem skutočností a dôkazov na preukázanie prípustnosti a včasnosti podaného dovolania (§ 435 C.s.p.).