Súd:	Okresný súd Piešťany
Spisová značka:	8C/179/2011
Identifikačné číslo súdneho spisu:	2511211189
Dátum vydania rozhodnutia:	21. 02. 2018
Meno a priezvisko sudcu, VSÚ:	JUDr. Jana Petrovičová
ECLI:	ECLI:SK:OSPN:2018:2511211189.11

ROZSUDOK V MENE SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Okresný súd Piešťany sudkyňou JUDr. Janou Škrabákovou v spore žalobcu: J. V., nar. XX.XX.XXXX, bytom B. F. XX/XX, XXX XX J., zastúpený: JUDr. Dalibor Kuciaň, advokát, so sídlom Nitrianska 5, 921 01 Piešťany proti žalovanému: KOVOMAT SLOVAKIA, s. r. o., so sídlom Dolný Val 118/64 , 010 01 Žilina, IČO: 36 391 671, zastúpený: ADVOKÁTSKA KANCELÁRIA JUDr. Kuric, s. r. o., so sídlom Dolný Val 11, 010 01 Žilina, IČO: 36 841 200, za účasti intervenienta na strane žalovaného: Allianz - Slovenská poisťovňa, a. s., so sídlom Dostojevského rad 4, 815 74 Bratislava, IČO: 00 151 700 o ochranu osobnosti a náhradu škody takto

r o z h o d o l :

I. Žalovaný je povinný zaplatiť žalobcovi náhradu škody vo výške 26.291,97 Eur, a to do troch dní od právoplatnosti tohto rozsudku.

II. Žalovaný je povinný zaplatiť žalobcovi náhradu nemajetkovej ujmy vo výške 2.500,- Eur, a to do troch dní od právoplatnosti tohto rozsudku.

III. Vo zvyšnej časti súd žalobu z a m i e t a.

IV. Žalobca má n á r o k na náhradu trov konania v rozsahu 97,70 %.

o d ô v o d n e n i e :

1. Žalobca sa žalobou doručenou súdu dňa 08.09.2011 domáhal, aby súd uložil žalovanému povinnosť zaplatiť žalobcovi titulom náhrady škody sumu vo výške 26.626,99 Eur a titulom náhrady nemajetkovej ujmy v peniazoch sumu vo výške 50.000,- Eur, ako aj náhradu trov konania.

2. Žalobu odôvodnil tým, že dňa 10.09.2008 v čase o 13:40 hod. v Piešťanoch v objekte firmy Stakotra Manufacturing s. r. o. na Vrbovskej ceste pred halou č. 9 viedol vodič J. A., nar. XX.XX.XXXX, K. XXX/XX, XXX XX P., ako vodič a zamestnanec žalovaného nákladné motorové vozidlo zn. IVECO, ev. č. B. XXX G., P. XXX C., kde sa na účelovej komunikácii dostatočne nevenoval vedeniu vozidla a nesledoval situáciu v cestnej premávke, pričom pravým predným kolesom vozidla zachytil žalobcu, ktorý v tom čase viedol bicykel po pravej strane vozovky, následne čoho žalobca spadol medzi nápravy vozidla, pričom J. A. v tom momente začal cúvať a ľavým predným kolesom zachytil ľavú ruku žalobcu za zápästím až po rameno, čím žalobca utrpel neúplnú amputáciu ľavej hornej končatiny, skalpáciu ľavej ramennej kosti III. stupňa, trieštivú otvorenú zlomeninu hákovitého výbežku ľavej lakťovej kosti III. stupňa, poškodenie trojhlavého ramenného svalu, ohýbačov a vyrovnávačov ľavého predlaktia a poškodenie ľavého nervu vľavo s doposiaľ neukončenou liečbou a trvalými následkami, pričom J. A. svojím konaním porušil ust. § 4 ods. 2 písm. c) a § 137 ods. 2 písm. c) zákona č. 315/1996 Z. z. o premávke na pozemných komunikáciách v znení neskorších zmien a predpisov, teda inému z nedbanlivosti spôsobil ťažkú ujmu na zdraví a čin spáchal závažnejším spôsobom konania - porušením dôležitej povinnosti uloženej

mu podľa zákona. J. A. bol v tom čase zamestnancom žalovaného, o čom sa žalobca dozvedel dňa 11.07.2011 na hlavnom pojednávaní na Okresnom súde Piešťany (sp. zn. 1T/71/2011). Z tohto dôvodu za škodu zodpovedá žalovaný na základe § 420 ods. 2 Občianskeho zákonníka. Nakoľko prevádzkovateľom predmetného motorového vozidla bol a je žalovaný, tento zodpovedá i za škodu podľa § 427 Občianskeho zákonníka a existuje i zodpovednosť a vznik občianskoprávnych sankcií za nemajetkovú ujmu spôsobenú zásahom do osobnosti fyzickej osoby. Občiansky zákonník zabezpečuje v ustanovení § 11 pre celú oblasť občianskeho práva ochranu osobnosti každej fyzickej osoby formou všeobecnej úpravy - generálnej klauzuly. V tom istom ustanovení Občianskeho zákonníka v rámci tejto všeobecnej úpravy, ktorá sa týka zabezpečenia ochrany osobnosti fyzickej osoby ako celku, zároveň na objasnenie syntetického pojmu uvádza výslovne a príkladmo niektoré jednotlivé typické hodnoty osobnosti fyzickej osoby (život, zdravie, občiansku česť, ľudskú dôstojnosť, súkromie, meno a prejavy osobnej povahy), ktorých ochranu je potrebné v oblasti občianskeho práva zaistiť pred inými subjektmi s rovným právnym postavením. Z toho vyplýva, že občianskoprávna ochrana jednotlivých hodnôt osobnosti fyzickej osoby nie je obmedzená iba na hodnoty výslovne uvedené v zákone. Pre správne posúdenie predmetnej veci a jej spravodlivé rozhodnutie je potrebné analyzovať všetky skutkové okolnosti, ktoré sú v kauzálnom vzťahu k spôsobenej ujme. Svojím protiprávnym konaním J. A. ako zamestnanec žalovaného spôsobil žalobcovi neodstrániteľnú a trvalú ujmu na zdraví a telesnej integrite a doživotne ovplyvnil súkromný, pracovný a rodinný život. Už táto okolnosť sama osobe odôvodňuje priznanie finančného zadosťučinenia vo väčšom rozsahu, aj keď je vopred jasné, že presný finančný ekvivalent napr. za ľudské zdravie a telesnú integritu nie je možné určiť. Vzhľadom na veľmi intenzívny zásah do zdravia je požadovaný nárok žalobcu primeraný. Je potrebné, aby súd pri určení peňažnej náhrady prihliadol na nenapraviteľný následok vzniknutý v dôsledku trvalého poškodenia zdravia a telesnej integrity a dôsledky, ktoré vyvolali u samotného žalobcu (doživotná trauma a fóbia z nákladných áut). Z uvedeného vyplýva, že ak v dôsledku neoprávneného zásahu došlo k trvalému poškodeniu zdravia a telesnej integrity žalobcu, ktorý je následkom tohto zásahu zdravotne ťažko postihnutý, má zároveň možnosť a nárok požadovať náhradu za nemajetkovú ujmu z titulu neoprávneného zásahu do zdravia a telesnej integrity, ako i za zásah do jeho súkromného, pracovného a rodinného života. Následky tohto zásahu do osobnostných práv žalobcu sú nereparovateľné a trvalé, náhrada nemajetkovej ujmy poskytnutá v peniazoch, ktorá žalobcovi vznikla, môže aspoň takto prispieť k zmierneniu vzniknutého stavu. Keďže z hľadiska prostriedkov na ochranu už nie je možné použiť upustenie od neoprávneného zásahu alebo odstránenie následkov uskutočneného zásahu, do úvahy prichádza len táto možnosť, a to primerané zadosťučinenie v peniazoch. Žalobca žiada od žalovaného náhradu škody a náhradu nemajetkovej ujmy z titulu neoprávneného zásahu do zdravia, telesnej integrity, súkromného, rodinného a pracovného života. Ak pri určení osoby zodpovednej za nemajetkovú ujmu, ktorú utrpela na svojej osobnosti fyzická osoba, treba pripustiť analogické použitie ustanovenia § 420 ods. 2 Občianskeho zákonníka, neexistuje argument, ktorý by vylučoval analogické použitie § 427 a nasl. Občianskeho zákonníka pri určení osoby zodpovednej za zásah proti osobnosti fyzickej osoby vyvolaný osobitnou povahu prevádzky dopravných prostriedkov. Obdobne ako v prípade úvahy, že za škodu spôsobenú touto prevádzkou zodpovedá prevádzkovateľ vozidla, treba vychádzať z toho, že za nemajetkovú ujmu spôsobenú na osobnosti fyzickej osoby touto prevádzkou analogicky musí zodpovedať tiež tento prevádzkovateľ (rozsudok Najvyššieho súdu ČR z 29. septembra 2008, sp. zn. 30Cdo 999/2007). Z toho jednoznačne vyplýva, že osobou zodpovednou za nemajetkovú ujmu je žalovaný. Žalobca požaduje teda i náhradu škody práve od žalovaného, nakoľko tento je zodpovedný tak na základe § 420 ods. 2 Občianskeho zákonníka ako aj objektívne zodpovedný na základe § 427 Občianskeho zákonníka. Škoda pozostáva z nasledovného: bolestné - 7.009,15 Eur (počet bodov 515 x 13,61 Eur), sťaženie spoločenského uplatnenia - 17.012,50 Eur (počet bodov 1250 x 13,61 Eur), náhrada na strate na zárobku - 1.965,27 Eur, náklady na lieky - 640,07 Eur.

3. Žalovaný sa k žalobe vyjadril písomným podaním doručeným súdu dňa 23.06.2015. Vo vyjadrení uviedol, že vzhľadom na skutkové a právne tvrdenia žalobcu navrhuje žalobu v celom rozsahu ako nedôvodnú zamietnuť. Z hľadiska občianskoprávnej zodpovednosti za škodu musia byť splnené predpoklady, t. j. porušenie právnej povinnosti (existencia protiprávneho úkonu), vznik škody ako majetkovej ujmy, existencia príčinnej súvislosti medzi právnym úkonom škodcu a vzniknutou škodou, zavinenie toho, kto škodu svojím protiprávnym úkonom spôsobil. Všetky podmienky musia byť splnené súčasne. Poukázal na ustanovenia § 420 a 420a Občianskeho zákonníka a v tejto súvislosti na rozsudok Okresného súdu Piešťany č. 1T/71/2011 zo dňa 21.09.2011, ktorým rozsudkom bol obžalovaný J. A. oslobodený spod obžaloby prokurátora Okresnej prokuratúry v Piešťanoch. V tomto rozsudku súd konštatuje, že na základe vykonaného dokazovania, po vyhodnotení dôkazov jednotlivo aj súhrnne,

dospel súd k záveru, že vina obžalovaného J. A. nie je jednoznačne preukázaná. Súd v danom prípade vyhodnotil všetky vykonané dôkazy, ktoré z technického pohľadu vysvetľovali mechanizmus a príčiny vzniku dopravnej nehody, pričom súd z takto vykonaných dôkazov za najpravdepodobnejší považoval znalecký posudok znalca A.. M., ktorý vysvetlil priebeh nehodového deja, mechanizmus jeho vzniku a konanie jednotlivých účastníkov tejto dopravnej nehody. Zo záverov znaleckého posudku A.. M. vyplýva, že príčinou vzniku dopravnej nehody bola tá skutočnosť, že poškodený cyklistka predchádzal nákladné vozidlo po pravej strane ako aj nedodržanie bezpečného odstupu od nákladného vozidla. Teda z uvedeného vyplýva, že v čase dopravnej nehody poškodený - žalobca J. V. mohol ako účastník zabrániť stretu s nákladným autom, ktoré viedol obžalovaný J. A.. V podstate tieto skutočnosti vyplývajú zo záverov oboch znaleckých posudkov znalcov z oboru dopravy, ktoré boli v konaní vypracované.

4. Allianz - Slovenská poisťovňa, a. s., pôvodne ako vedľajší účastník na strane žalovaného v čase platnosti a účinnosti Občianskeho súdneho poriadku, v podaní doručenom súdu dňa 27.01.2016 uviedol, že má na výsledku sporu právny záujem, ktorý je daný tým, že žalovaný má nárok na to, aby za neho Allianz - Slovenská poisťovňa, a. s., ako jeho poisťovateľ vyriešil poistným plnením vzťahy zo zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla z poistnej zmluvy č. XXXXXXXXXX/XXXXX a keďže prípadným zaväzujúcim rozsudkom voči žalovanému by sa on mohol domáhať uhradenia tejto povinnosti od Allianz - Slovenskej poisťovne, a. s. ako svojho poisťovateľa. Na výsledku sporu však má záujem len v časti uplatnených zdravotných nárokov - bolestné, sťaženie spoločenského uplatnenia, liečebné náklady, strata na zárobku. V časti uplatneného nároku na ochranu osobnosti nemá právny záujem na výsledku konania, nakoľko tento nárok nie je krytý poistením zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla. V prejednávanej veci však doposiaľ nebol daný právny základ na poskytnutie plnenia poisťovne z dôvodu, že poistený bol rozsudkom Okresného súdu Piešťany sp. zn. 1T/71/2011, právoplatným dňa 01.03.2013, oslobodený spod obžaloby, keďže skutok nebol trestným činom. Z vykonaného dokazovania nebolo preukázané, že by obžalovaný Peter Izakovič svojím konaním naplnil pojmové znaky skutkovej podstaty prečinu ublíženia na zdraví podľa § 157 ods.1 , ods. 2 Trestného zákona.

5. V podaní doručenom súdu v elektronickej podobe bez autorizácie dňa 12.02.2016, dodatočne doručeným v listinnej podobe dňa 15.02.2016, vedľajší účastník uviedol, že zo žalobného návrhu vyplýva, že žalobca zodpovednosť žalovaného odvodzuje z ustanovenia § 420 ods. 2 Občianskeho zákonníka a z ustanovenia § 427 Občianskeho zákonníka (objektívna zodpovednosť žalovaného ako prevádzkovateľa vozidla). Samotná okolnosť, že škoda na zdraví žalobcu vznikla pri prevádzke dopravného prostriedku však sama o sebe nestačí pre vznik objektívnej zodpovednosti žalovaného podľa § 427 Občianskeho zákonníka. Základným predpokladom vzniku tejto zodpovednosti je skutočnosť, že škoda bola vyvolaná okolnosťami, ktoré majú pôvod v prevádzke (R 20/1975 a R 3/1984). V zmysle judikatúry (R 3/1984) pod okolnosťami majúcimi pôvod v prevádzke (tzv. vnútornými okolnosťami) rozumieme okolnosti majúce svoj pôvod v technickom stave použitého dopravného prostriedku (napr. zlyhanie bŕzd, motora, vady materiálu a pod.) a majúce pôvod v nedostatku činnosti organizmu osôb použitých v prevádzke (napr. infarkt vodiča). Ak uvedený predpoklad vzniku zodpovednosti v zmysle § 427 Občianskeho zákonníka nie je splnený, zodpovednosť za vzniknutú škodu je potrebné posúdiť podľa § 420 Občianskeho zákonníka. V tomto prípade bolo rozsiahlym dokazovaním a najmä znaleckými posudkami v trestnom konaní dostatočne preukázané, že predmetnú dopravnú nehodu nezavinil zamestnanec žalovaného J. A., ale že ju zavinil žalobca (cyklista J. V.). Z vykonaného dokazovania v rámci trestného konania je zrejmé, že poškodenie zdravia žalobcu nebolo vyvolané okolnosťami majúcimi pôvod v prevádzke, zodpovednosť žalovaného je preto potrebné posúdiť podľa § 420 Občianskeho zákonníka. Zo znaleckého posudku znalca z odboru dopravy A.. Š. M. a jeho výpovede na hlavnom pojednávaní vyplýva, že nesprávnym prvkom v technike jazdy cyklistu bolo to, že nákladné vozidlo predchádzal po pravej strane. Toto bolo prvou príčinou vzniku dopravnej nehody. Taktiež cyklista pri predchádzaní nákladného vozidla nedodržal bočný odstup od predchádzaného vozidla. Toto bola podľa znalca druhou príčinou vzniku dopravnej nehody zo strany cyklistu. Podľa znalca A.. Š. M. vodič vozidla nemohol reagovať na pohyb cyklistu brzdením a tak zabrániť zrážke, nakoľko tento sa s bicyklom pohyboval v tesnej blízkosti vozidla a objekty nachádzajúce sa v tzv. mŕtvom uhle spätných zrkadiel nemohol vidieť. Nehode mohol zabrániť jedine cyklista a to predchádzaním vozidla po ľavej strane a dodržaním bezpečného bočného odstupu od bočných strán vozidla. Podľa znalca cyklista mal možnosť v ktorejkoľvek fáze svojej jazdy bicyklom zastať a zabrániť tak zrážke s nákladným autom. Závery znalca A.. Š. M. ohľadne zavinenia dopravnej nehody žalobcom potvrdil i znalec z odboru cestnej dopravy A.. E. K.. Tento po vykonaní vyšetrovacieho pokusu zistil, že ak by cyklista na vjazd nákladného vozidla na

cestu od okraja vozovky reagoval po cca 1 sekunde od začiatku pohybu vozidla, dokázal by zastaviť brzdením bicykla tak, aby mohlo vozidlo pokračovať v jazde bez následnej kolízie. V tom čase mal podľa znalca cyklista technické signály na to, aby radšej zastavil, pretože stavebno-technická situácia umožňovala nákladnému motorovému vozidlu aj pohyb doprava v križovatke. Ak by teda poškodený cyklista brzdil so spomalením 2 metre za sekundu, dokázal by s bicyklom zastaviť tak, aby k zrážke nedošlo. Vodič vozidla iba cyklistu obmedzil, nevytvoril mu náhlu prekážku. Ohľadne zavinenia dopravnej nehody žalobcom bola nemenej podstatná i skutočnosť, že samotná prítomnosť žalobcu s bicyklom na účelovej komunikácii v objekte spoločnosti Stakotra manufacturing, s. r. o. sama o sebe vedie k záveru, že jeho pohyb v tejto časti objektu sám o sebe predurčoval vysoký rizikový faktor stretu s iným dopravným prostriedkom, keďže sa na týchto účelových komunikáciách pravidelne pohybujú nákladné autá, pričom v danej spoločnosti boli vytvorené riadne podmienky na odkladanie bicyklov. Oba znalecké posudky tak jednoznačne potvrdili, že jedine počínanie si žalobcu ako účastníka cestnej premávky bolo príčinou dopravnej nehody. Z tohto dôvodu bol i zamestnanec žalobcu J. A. rozsudkom Okresného súdu Piešťany sp. zn. 1T/71/2011, právoplatným dňa 01.03.2013 oslobodený spod obžaloby. S poukazom na vyššie uvedené skutočnosti je zrejmé, že žalovaný nie je v tomto konaní pasívne legitimovaným subjektom. Navrhol preto, aby súd žalobu zamietol. K nesprávnostiam ohľadne vyčíslenej výšky škody sa vzhľadom na neexistenciu samotnej pasívnej legitimácie žalovaného nevyjadril.

6. Právny zástupca žalobcu na pojednávaní uviedol, že je pravdou, že vodič J.K. A. bol v trestnom konaní spod obžaloby oslobodený. Toto však nezbavuje žalovaného zodpovednosti. V priebehu trestného konania žalobca zistil, že obžalovaný je zamestnanec žalovaného. Poukázal na § 420 ods. 2, § 420a, § 427, § 428 Občianskeho zákonníka. V rámci trestného konania boli podané dva znalecké posudky, súd však nepochopil priebeh skutku. Žalobca išiel plynulo po pravej strane a nemôže sa mu klásť za vinu, že nepredchádzal vozidlo z ľavej strany. Vodič porušil rovno dve právne povinnosti, nesprávna a nesústredená jazda, pri manévri doprava mal mať vodič závozníka, čo však žalovaný nezabezpečil, v opačnom prípade by ku kolízii nedošlo.

7. Právny zástupca žalovaného na pojednávaní uviedol, že žalobca si uplatňuje dva samostatné nároky, a to nemajetkovú ujmu s poukazom na § 11 a 13 Občianskeho zákonníka a zároveň sťaženie spoločenského uplatnenia, bolestné, náhradu straty na zárobku a náhradu na lieky. Nároky žalobcu žalovaný neuznáva, a to z dôvodu, že vodič bol rozsudkom Okresného súdu Piešťany sp. zn. 1T/71/2011 oslobodený spod žaloby z dôvodu, že skutok nie je trestným činnom. V prípade objektívnej zodpovednosti poukázal na liberačné dôvody, a to s poukazom na znalecké posudky v rámci trestného konania, kde je konštatované, že príčina kolízie bola na strane žalobcu, preto tu nie je daná objektívna zodpovednosť. Súd je viazaný právoplatným rozsudkom v rámci trestného konania. Čo sa týka samotného návrhu a nemajetkovej ujmy, nie je jej výška v žalobe bližšie špecifikovaná, rovnako ako ani výška ostatných nárokov. Navrhol preto žalobu zamietnuť.

8. Žalobca pri výsluchu uviedol, že šiel po pravej strane vozovky a na ľavej strane stál vodič Iveca v protismere. Medzi žalobcom a ním bol zložený kontajner. Žalobca šiel po svojej strane, vodič nemal zapnutú smerovku. Vodič Iveca sa pohol, potom zastavil a keď zastavil, tak žalobca sa znova pohol, ťahal ďalej, nemenil smer jazdy. Ako sa dostal na jeho úroveň, vodič začal križovať celú cestu, stále ho vytláčal, išiel až mimo cesty. Žalobca narazil do dverí spolujazdca a stiahlo ho pod neho. Jeho smer bol priamy. Zopakoval, že keď videl, že stojí, šiel ďalej po svojej strane. Žalobca neporušil žiaden predpis. Ako cyklista nemohol nič urobiť. Keď sa držal dverí, snažil sa ešte zabúchať a znova zdôraznil, že vozidlo stálo na ľavej strane, teda v protismere. Vodič sa mu bol v nemocnici aj ospravedlniť. Poukázal na to, že sa mu zmenil život a zdravie. Športoval, teraz nemôže robiť nič. Obrátil sa mu celý život a po ôsmich mesiacoch od úrazu prepustili jeho manželku z práce. Na otázku súdu, čo robil v areáli spoločnosti, uviedol, že bol vedúci výdajne náradia. Jeho pracovnou náplňou bolo zabezpečovať pracovné prostriedky pre zamestnancov a výrobňu. Do práce chodil väčšinou na bicykli. Bicykel mal pri výdajni náradia. Orazil si príchod do zamestnania a išiel do výdajne náradia. Predtým si odrážali príchod na montážni. Takto to robil každý deň.

9. Žalovaný pri výsluchu uviedol, že k nehode sa nevie vyjadriť. Nebol tam. Má za to, že si splnili všetky zákonné povinnosti a nenesú zodpovednosť za tento stret. Na otázky odpovedal, že zamestnanci idú väčšinou sami, druhá osoba chodí výnimočne a táto ide za účelom úpravy materiálu alebo pálenia odpadu. Či chodí osoba, ktorá zabezpečuje cúvanie alebo premávku sa nevedel vyjadriť, tiež sa nevedel

vyjadriť, či v interných smerniciach ohľadom ochrany zdravia a bezpečnosti pri práci sa hovorí o závozníkovi.

10. Vedľajší účastník na pojednávaní uviedol, že má za to, že v danom prípade sa nejedná o okolnosť, ktorá má pôvod v prevádzke a nie je tu dôvod vzniku objektívnej zodpovednosti. V prípade, že súd má za to, že táto okolnosť tu je, poukázal na to, že miera zavinenia žalobcu je l00 % s poukazom na výsledky vykonaného dokazovania v rámci trestného konania. Poukázal na znalecký posudok znalca A.. M., ktorý uviedol, že dôvodom vzniku dopravnej nehody bol nesprávny prvok technicky jazdy cyklistu, pričom nehode mohol zabrániť jedine cyklista. V rámci tohto konania bol pribratý aj ďalší znalec, ktorý konštatoval, že cyklista mal technické signály na to, aby zastavil. Obaja znalci konštatovali, že nehodu zapríčinil cyklista. Žalobca sa nachádzal v objekte, na mieste, kde nemal čo hľadať. Navrhol žalobu zamietnuť s tým, že má za to, že žalovaný nie je v danom konaní pasívne legitimovaný.

11. Právny zástupca žalobcu na pojednávaní uviedol, že súd nie je viazaný oslobodzujúcim rozsudkom. Odkladaním bicyklov neznamená, že tam bol zákaz. Zákaz tam neexistuje.

12. Právny zástupca žalovaného na pojednávaní poukázal na závery znaleckých posudkov v rámci trestného konania. Príčina nehody bola na strane žalobcu. Nepoprel, že skutok sa stal a navrhol pred ďalším znaleckým dokazovaním výsluch oboch znalcov.

13. Žalobca na pojednávaní uviedol, že prvý znalecký posudok uvádza, že auto sa pohybovalo, z druhej strany boli kontajnery. J. A. stál v protismere, znalecké posudky sa v tomto rozchádzajú. Na to, že nemal v objekte čo robiť, uviedol, že do areálu nebol zákaz vjazdu pre cyklistov a odkladacia miestnosť pre bicykle (údajne 100 m pred firmou) nepatrila firme, pre ktorú pracoval.

14. V podaní doručenom súdu dňa 07.04.2017 sa Allianz - Slovenská poisťovňa, a. s. vyjadrila k znaleckému posudku Ústavu súdneho inžinierstva vypracovanému v konaní. Uviedla, že znalec v posudku konštatuje, že vodič vozidla Iveco p. A. z technického hľadiska ohrozil cyklistu, ktorý už ani včasnou technikou jazdy a pri intenzívnom brzdení nemohol zastaviť tak, aby nedošlo ku kontaktu medzi vozidlom a bicyklom, teda vyvolal kolíznu situáciu. V znaleckom posudku sa ďalej uvádza, že z technického hľadiska nie je možné vylúčiť, že cyklista na vzniknutú situáciu reagoval oneskorene, prípadne čiastočne oneskorene, aj keď aj pri včasnej reakcii cyklistu by prišlo ku kontaktu vozidla s cyklistom ale v inej časti vozidla Iveco - na úrovni zadných náprav. Znalecký posudok ale nerieši skutočnosť, či by v tomto prípade prišlo aj k zraneniam cyklistu v takom rozsahu, aké reálne utrpel pri nehode zo dňa 10.09.2008. Spornou otázkou zostáva rýchlosť cyklistu, znalec vychádzal z pravdepodobnej (priemernej) rýchlosti cca. v14 km/h, skutočnú rýchlosť cyklistu v čase zrážky sa však nepodarilo preukázať. Znalec uvádza, že v prípade, že by cyklista išiel nižšou rýchlosťou, dokázal by zrážke zabrániť, takže k nehode ani k zraneniam by neprišlo (str. 83 ZP). Znalec tiež skonštatoval, že skutočnosť, že cyklista by nemal byť ohrozený odbočovaním iného účastníka cestnej premávky neznamená, že nemusí na vzniknutú situáciu reagovať. Pre prípad, že by súd na základe výsledkov dokazovania uznal žalovaného zodpovedným za spôsobenú škodu na zdraví žalobcu považuje za potrebné sa vyjadriť i k právnemu základu jednotlivých uplatnených nárokov. Keďže právny záujem na výsledku konania má len v časti uplatnených zdravotných nárokov - bolestné, sťaženie spoločenského uplatnenia, liečebné náklady, strata na zárobku, vyjadruje sa len k týmto nárokom. Bolestné - považuje za korektne obodované v súlade s lekárskymi správami (t. j. 515 b); Sťaženie spoločenského uplatnenia - všetky diagnózy sa týkajú ľavej hornej končatiny. V zmysle § 10 ods. 8 zákona č. 437/2004 Z. z., ak poškodený utrpel súčasne viac poškodení na zdraví, bodové hodnotenia sa sčítavajú. Pri poškodení na zdraví ktoré sa vzťahuje na ten istý orgán alebo končatinu, nesmie súčet bodov prekročiť bodové hodnotenie za anotomickú alebo funkčnú stratu orgánu alebo končatiny. V zmysle uvedeného by bolo možné ako sťaženie spoločenského uplatnenia akceptovať iba položku č. 324 - strata hornej končatiny v ramennom kĺbe, vzhľadom na to, že poškodený je ľavák, tak s počtom bodov 900 (namiesto požadovaných 1250); Strata na zárobku počas PN - je možné akceptovať vyčíslenú sumu 1.965,27 Eur; Liečebné náklady - na základe doložených lekárskych správ by bolo možné akceptovať liečebné náklady vo výške 305,05 Eur (v žalobe žiadané 640,07 Eur). Neakceptovateľné z ich strany sú položky, kde chýba odporučenie od lekára - konkrétne ide o položky - Wobenzym, Seba-baby, Prevenzym, Arnica Montana, masáže, Kawar, Osteocare, Calcium, Colacal. Pokiaľ ide o cestovné náklady - na ich vyčíslenie nestačí len blok za benzín. Tento nárok nepovažuje za preukázaný, nakoľko k posúdeniu nároku neboli doložené podklady - chýba rozpis ciest na jednotlivé dni, počet km z miesta bydliska do zdravotníckeho

zariadenia a späť, ktoré žalobca absolvoval z dôvodu zdravotných prehliadok, kontrol, rehabilitácií a pod. Bez týchto dokladov ani nie je možné urobiť výpočet cestovného.

15. V podaní doručenom súdu dňa 29.05.2017 Allianz - Slovenská poisťovňa, a. s. oznámila, že vzhľadom na nadobudnutie účinnosti Civilného sporového poriadku vstupuje do konania ako intervenient na strane žalovaného podľa § 82 ods. 1 Civilného sporového poriadku. Právny záujem na výsledku konania odôvodňuje tým, že Allianz - Slovenská poisťovňa, a. s. a žalovaný uzavreli písomnú poistnú zmluvu, ktorou je krytá zodpovednosť za škody spôsobené žalovaným tretím osobám (za podmienok, uvedených v poistnej zmluve), preto rozhodnutím súdu v tejto právnej veci bude dotknuté právne postavenie intervenienta, teda jeho práva a povinnosti vyplývajúce z hmotného práva (poistnej zmluvy).

16. Právny zástupca žalobcu na pojednávaní uviedol, že znaleckým posudkom Ústavu súdneho inžinierstva bolo jednoznačne preukázané, že vodič vozidla mohol bicyklistu spozorovať. Z technického hľadiska jednoznačne ohrozil cyklistu, čím vodič vyvolal kolíznu situáciu, ktorej nemohol ani cyklista zabrániť. Z logického hľadiska jediným spôsobom, ako by cyklista zabránil tejto nehode by bolo, ak by sa tam nenachádzal vôbec. Čiže tak, ako uvádza intervenient, je irelevantné, či rýchlosť cyklistku bola nižšia alebo vyššia ako 14 km/h, a tak tiež je irelevantná možnosť alebo nemožnosť vylúčenia skorej alebo oneskorenej reakcie cyklistu na vzniknutú situáciu, ktorú vyvolal výlučne vodič Iveca, a to bol podstatný dôvod, prečo došlo k stretu nákladného auta s cyklistom a na to nadväzujúce dôsledky celej situácie. Čo sa týka škody pozostávajúcej z bolestného, sťaženia spoločenského uplatnenia, náhrady na strate na zárobku a náhrady za lieky, naďalej na nich zotrval tak, ako boli uvedené v žalobe.

17. Právny zástupca žalovaného na pojednávaní uviedol, že pokiaľ sa týka znaleckého posudku Ústavu súdneho inžinierstva a reakcie právneho zástupcu žalobcu na technickú príčinu nehodového deja, poukazuje na stranu 75. znaleckého posudku, kde sa uvádza: Z technického hľadiska nie je možné jednoznačne ustáliť, či ďalším krokom technickej príčiny predmetnej dopravnej nehody mohla byť aj prípadná oneskorená reakcia bicyklistu. A citácia strany 80. znaleckého posudku, kde sa uvádza: Zhrnutím uvedeného možno konštatovať, že technicky nie je možné zodpovedať otázku, či bicyklista mal technickú možnosť včasnou reakciou a intenzívnym brzdením dopravnej nehode zabrániť. Samotné vytvorenie technickej príčiny vzniku dopravnej nehody samo o sebe bez ďalšieho nemôže nastoliť záver, že ten účastník nehodového deja, ktorý vytvoril túto technickú príčinu, je aj zaň zodpovedný. Čo sa týka ostatných záverov znaleckého posudku, ide len o uvádzanie teoretických úvah Ústavu súdneho inžinierstva, ktoré v zásade neriešia otázku zavinenia. Pokiaľ sa jedná o uplatnenú náhradu škody, zotrval na doterajších prednesoch s tým, že pokiaľ je uplatnená aj náhrada škody podľa § 11 Občianskeho zákonníka, táto nemôže byť uplatnená na žalovanom, pretože z dikcie tohto ustanovenia jednoznačne vyplýva, kto je zodpovedný za škodu, ktorá sa uplatňuje podľa tohto zákonného ustanovenia, čo v danom prípade nie je žalovaný.

18. Intervenient na pojednávaní uviedol, že znalecký posudok Ústavu súdneho inžinierstva nepriniesol do veci nič nové, nakoľko i súdom ustanovený znalec sa vyjadril na str. 83 posudku, že technicky nie je možné vylúčiť ani také podmienky, kedy by bicyklista včasnou a správnou reakciou dopravnej nehode zabránil. Na strane 24. posudku znalec uvádza, že z možností zabránenia zrážke vyplýva, že ak by cyklista na vjazd vozidla kategórie N3 do cesty reagoval zastavením bicykla a nie snahou predísť vozidlo po pravej strane, tak ku zrážke by nedošlo. Ďalej znalec uvádza, že bicyklista teda mal technické signály na to, aby reagoval na rozjazd vozidla zastavením a nesnažil sa vozidlo Iveco predísť po pravej strane. Má za to, že týmto sa znalecký posudok priklonil i k záverom, ktoré vyplývajú zo znaleckých posudkov vyhotovených rámci trestného konania. Konkrétne poukázal na záver znalca Š. M., ktorý uviedol, že nehode mohol zabrániť jedine cyklista, a to predchádzaním vozidla po ľavej strane a dodržaním bezpečného bočného odstupu od bočných strán vozidla. Tak isto znalec z trestného konania A.. Š. M. uvádza, že cyklista mal technické signály na to, aby radšej zastavil, pretože stavebnotechnická situácia umožňovala nákladnému motorovému vozidlu aj pohyb doprava v križovatke. Tento znalec rovnako uvádza, že ak by poškodený cyklista brzdil so spomalením 2 m/s, dokázal by zastaviť s bicyklom tak, že by k zrážke nedošlo. Je toho názoru, že ani znalecký posudok vypracovaný Ústavom súdneho inžinierstva nevyvrátil skutočnosť, že za vznik škody zodpovedá samotný cyklista, čiže žalobca.

19. Právny zástupca žalobcu na pojednávaní uviedol, že má za to, že bolo jednoznačne preukázané, že za poistnú udalosť zodpovedá žalovaný ako zamestnávateľ a prevádzkovateľ motorového vozidla B. XXXDD, pričom došlo k poškodeniu zdravia, čo žalobca preukázal bodmi ohodnotenia príslušným

lekárom. Zároveň z tejto škodovej udalosti je zrejmé, že došlo aj k zásahu na ochranu osobnosti žalobcu, nakoľko následkom tejto škodovej udalosti je zásah do súkromného, rodinného života žalobcu. Ide o zrejmý zásah do jeho telesnej integrity, v neposlednom rade zdravia. Z toho dôvodu navrhol, aby súd rozhodol v súlade s petitom žaloby.

20. Žalobca sa na pojednávaní vyjadril k nemajetkovej ujme. Uviedol, že najhoršie bolo, že od úrazu sa musel všetko učiť odznovu, pričom mu veľmi pomáhala žena, najmä pri liečbe ruky, ktorá sa mu hojila veľmi dlho. Pri zmene tlaku a pri zmene počasia máva veľké bolesti a berie Tramal. Samozrejme to mu vplýva na pečeň. Šnúrky si nezaviaže, oblečenie má čo najjednoduchšie, aby sa mohol jednou rukou obliecť a zapnúť. Vlastne ruka je vyradená a všetko robí pravou rukou. V čase, keď sa mu táto nehoda stala, pracoval ako vedúci výdajne náradia. Nohy sú v poriadku, ale manuálna práca v jeho prípade už neexistuje. Hlavne ho obmedzujú bolesti. Keď sa horšie pohne s tou rukou, tak má veľké bolesti a je vyradený na celý deň. Spánok je len na pravej strane, na bruchu ani na ľavej strane sa spať nedá. Čo sa týka hygieny, už je sebestačný, s umytím hlavy mu musí pomôcť žena a keď sa umýva, tak pravú stranu si neutrie. Jeho intímny život je nulový. Čo sa týka finančnej stránky, po úraze je to biedne. V domácnosti, keď niečo robí, tak len s jednou rukou. Na jednoduché úkony si buď zvolí inú alternatívu alebo mu s tým pomôže žena, ako je napr. aj krájanie chleba. Predtým dosť športoval, plával, hral stolný tenis a bicykloval. Keďže nemôže mať v ruke oporu, musel všetko zrušiť. Hlavne to ovplyvnilo jeho pohybovú stránku a finančnú stránku celej rodiny. Postupne do nôh naberá istotu, ale s rukou sa to nedá. Predtým dosť športoval a bol aktívny. Musel zmeniť celý svoj spôsob života.

21. Právny zástupca žalovaného na pojednávaní žiadal žalobu zamietnuť. Zotrval na svojom stanovisku, že na strane žalovaného nie je daná pasívna legitimácia na náhradu škody. V tomto smere poukázal na znalecký posudok vypracovaný Ústavom súdneho inžinierstva Žilina, z ktorého nevyplýva jednoznačný záver ohľadom technickej príčiny dopravnej nehody a v uvedenom predmetnom prípade sa nejednalo o situáciu, kedy by mal cyklista prednosť, avšak sa jednalo o takú dopravnú situáciu, kedy cyklista nemal byť z technického hľadiska ohrozený. Skutočnosť, že cyklista nemal byť z technického hľadiska ohrozený, však neznamená, že nemusí na vzniknutú situáciu reagovať. Každý účastník cestnej premávky má povinnosť zabrániť dopravnej nehode, a to aj v prípade, ak predmetnú kolíznu situáciu nevyvolá. Opätovne poukázal na oslobodzujúci rozsudok vydaný Okresným súdom Piešťany sp. zn. 1T/71/2011 v trestnej veci J. A.. Vo všeobecnosti poprel skutkové a právne tvrdenia žalobcu. Podľa názoru žalovaného bolestné a strata zárobku, liečebné náklady, sťaženie spoločenského uplatnenia má vyčíslené správne, ale ostatné nároky, ktorých sa domáha, nepreukázal nijakým spôsobom a nezdôvodnil a preto v tomto smere ich poprel v celom rozsahu.

22. Súd vykonal dokazovanie oboznámením sa so žalobou, písomnými a ústnymi vyjadreniami strán sporu, ich právnych zástupcov a intervenienta, výsluchom žalobcu a žalovaného, lekárskymi správami, lekárskym posudkom o bolestnom a o sťažení spoločenského uplatnenia, rozhodnutiami sociálnej poisťovne o invalidnom dôchodku, potvrdením o strete na zárobku počas PN, potvrdením o čistom mesačnom príjme žalobcu za rok 2009, pokladničnými dokladmi, projektom vzdelávania v oblasti bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci spoločnosti KOVOMAT SLOVAKIA s. r. o., znaleckým posudkom č. 34/2017 Ústavu súdneho inžinierstva Žilinskej univerzity v Žiline, pripojeným trestným spisom Okresného súdu Piešťany sp. zn. 1T/71/2011, a to predovšetkým Rozsudkom Okresného súdu Piešťany č. k. 1T/71/2011 - 361 zo dňa 21.09.2011, znaleckým posudkom č. 51/2009 znalca A.. Š. M., znaleckým posudkom č. 49/2010 znalca A.. E. K., ako aj ostatným obsahom spisu, na základe ktorého zistil nižšie uvedený skutkový stav.

23. Rozsudkom Okresného súdu Piešťany č. k. 1T/71/2011 - 361 zo dňa 21.09.2011, právoplatným dňa 01.03.2012 v spojení s Uznesením Krajského súdu v Trnave č. k. 6To/90/2011 - 384 zo dňa 01.03.2012, bol podľa § 285 písm. b) Trestného poriadku obžalovaný J. A., nar. XX.XX.XXXX v L. oslobodený spod obžaloby prokurátora Okresnej prokuratúry v Piešťanoch č. k. 2Pv/I7/09 zo dňa 20.04.2011 na tom skutkovom základe, že: dňa 10.09.2008 v čase od 13.40 hod. v Piešťanoch v objekte firmy Stakotra Manufacturing s. r. o. na Vrbovskej ceste pred halou č. 9 viedol ako vodič nákladné motorové vozidlo zn. Iveco, ev. č. B.-XXX-G., P.-XXX-C., kde sa na účelovej komunikácii dostatočne nevenoval vedeniu vozidla a nesledoval situáciu v cestnej premávke, pričom pravým predným kolesom vozidla zachytil poškodeného J. V., ktorý v tom čase viedol bicykel po pravej strane vozovky, následkom čoho poškodený spadol medzi nápravy vozidla, pričom obvinený v tom momente začal cúvať a ľavým predným kolesom zachytil ľavú ruku poškodeného za zápästím až po rameno, čím poškodený J. V. utrpel neúplnú

amputáciu ľavej hornej končatiny, skalpáciu ľavej ramennej kosti III. stupňa, trieštivú otvorenú zlomeninu hákovitého výbežku ľavej lakťovej kosti III. stupňa, poškodenie trojhlavého ramenného svalu, ohýbačov a vyrovnávačov ľavého predlaktia a poškodenie ľavého nervu vľavo s doposiaľ neukončenou dobou liečenia a trvalými následkami, pričom obvinený svojim konaním porušil ust. § 4 ods. 2 písm. c) a § 137 ods. 2 písm. c) Zák. č. 315/1996 Z. z. o premávke na pozemných komunikáciách v znení neskorších predpisov, právne posúdeného ako prečin ublíženia na zdraví podľa § 157 odsek 1, odsek 2 písm. a) Trestného zákona s poukazom na § 138 písm. h) Trestného zákona, pretože skutok nie je trestným činom.

24. Zo záveru znaleckého posudku č. 51/2009 znalca A.. Š. M., znalca z odboru dopravy cestnej, odvetvie technický stav cestných vozidiel, nehody v cestnej doprave, odhad hodnoty cestných vozidiel, vypracovaného ku dňu vzniku dopravnej nehody, k 10.09.2008, v trestnom konaní sp. zn. 1T/71/2011 v trestnej veci obžalovaného J. A., vyplýva, že: Vykonanou komplexnou analýzou priebehu dopravnej nehody bolo vypočítané: vodič s vozidlom a cyklista s bicyklom premávali v dennej dobe, vo výhľade im v priamej jazde nebránili žiadne prekážky a terénne nerovnosti, rýchlosť jazdy mohli priebežne ovplyvňovať s ohľadom na danú dopravnú situáciu, výhľad vodiča nákladného vozidla späť a do strán bol iba obmedzený zorným uhlom zobrazujúcim sa v spätných zrkadlách a na pravú stranu vozidla i výškou dverí kabíny na pravej strane, vodič vozidlom zatáčal smerom doprava. Vzhľadom k polomeru zatáčania a jeho smeru jazdy vodič s vozidlom pred samotným odbočením doprava si musel nadísť smerom doľava, do protismeru a potom odbočiť doprava, pri odbočovaní sa pred jeho vozidlom ani v jeho okolí nenachádzali žiadni chodci ani cyklisti, počas odbočovania prešiel pravým predným kolesom cyklistu a potom s vozidlom zastavil, svojím charakterom je možné zrážku začleniť medzi bočné zrážky. V tomto prípade došlo ku kontaktu cyklistu s vytočeným pravým predným kolesom nákladného automobilu, ktorým bol zrazený a následne mu bola kolesom prejdená ľavá ruka a koleso bicykla, cyklista, ktorého vodič s vozidlom prešiel sa pred odbočením vpravo pohyboval s bicyklom pri pravom okraji vozovky a v čase odbočovania nákladného automobilu smerom doprava premával na bicykli ešte za vozidlom, cyklista sa pri jazde pohybuje v koridore, ktorý má tvar nepravidelnej vlnovky. Trajektória pohybu skúsených cyklistov vykazuje súčet amplitúd mikrovlny a makrovlny do 0,5m, z vyhodnotenia koridorov pohybu bicykla a vozidla do miesta zrážky vyplýva, že koridor pohybu cyklistu po odbočení smerom doprava prekrýval ľavou stranou koridor pohybu vozidla, nákladné vozidlo sa v čase zrážky pohybovalo rýchlosťou max. 9,9 km/h, po zrážke 4,7 km/h, vozidlo od zrážky zastavilo na dráhe 3,63 m za čas 1,59 s, cyklista sa na úrovni pravého predného kolesa v čase zrážky s bicyklom pohyboval max. rýchlosťou 18,4 km/h, po zrážke 12,7 km/h. Z výpočtov vyplýva, že cyklista sa s bicyklom pohyboval rýchlejšie ako vozidlo. Z technického hľadiska je možné jazdu cyklistu voči vozidlu pri odbočovaní považovať za predchádzanie nákladného vozidla. V tomto prípade v tejto fáze jazdy cyklistu bolo nesprávnym prvkom v jeho technike jazdy to, že nákladné vozidlo predchádzal po pravej strane. Toto bolo prvou príčinou vzniku dopravnej nehody zo strany cyklistu. Os smeru jazdy cyklistu sa mala od pravej strany vozidla nachádzať vo vzdialenosti 1,14 až 1,17 m. V tomto prípade cyklista pri predchádzaní nákladného vozidla tento bočný odstup nedodržal a vzhľadom na stiesnenosť priestoru, do ktorého cyklista vošiel pri predchádzaní odbočujúceho nákladného vozidla tento bočný odstup ani nemohol dodržať. Toto bolo z technického hľadiska druhou príčinou vzniku dopravnej nehody zo strany cyklistu. Možnosť zabránenia dopravnej nehode zo strany oboch vodičov boli: vodič nákladného vozidla sa pri jazde pohyboval v priamom smere, menil smer jazdy podľa situácii na ceste s vozidlom odbočoval, necúval, dokázal reagovať na pohybujúcich sa chodcov, cyklistov pred vozidlom. Z technického hľadiska sa venoval situácii pred vozidlom, situáciu za sebou a po bokoch mohol vyhodnocovať iba do výšky výhľadu z kabíny a veľkosti obrazu zobrazenom v spätných zrkadlách. Objekty pohybujúce sa, alebo nachádzajúce sa v tzv. mŕtvom uhle spätných zrkadiel vodič nemohol vidieť, vodič by nehode dokázal jednoznačne zabrániť iba vtedy, keby objekty, na ktoré by mal reagovať, videl pred sebou, vzhľadom k tomu, že cyklista sa s bicyklom pohyboval v tesnej blízkosti vozidla, nemohol na jeho pohyb skôr reagovať brzdením a tak zabrániť zrážke, cyklista by zrážke zabránil predchádzaním vozidla po ľavej strane a dodržaním bezpečného bočného odstupu od bočných strán vozidla.

25. Zo záveru znaleckého posudku č. 49/2010 znalca A.. E. K., znalca z odboru dopravy cestnej, odvetvie technický stav cestných vozidiel, nehody v cestnej doprave a odhad hodnoty cestných vozidiel, vypracovaného dňa 28.07.2010, v trestnom konaní sp. zn. 1T/71/2011 v trestnej veci obžalovaného J. A., vyplýva, že: K dopravnej nehode došlo počas denného svetla. Zo spisového materiálu vyplýva, že bolo slnečno, viditeľnosť nebola znížená. Priame výhľadové pomery (cez čelné a bočné sklá) vodiča neboli obmedzené. Nepriame výhľadové pomery vodiča boli dané nastavením spätných zrkadiel. Vozidlá

kategórie N3 sú na pravej strane vybavené zrkadlami: zrkadlom triedy II (spodné veľké zrkadlo na fotografiách vozidla), zrkadlom triedy IV (zrkadlo nad ním). Vozidlo malo pri rekonštrukcii toto zrkadlo poškodené, čo je potvrdené protokolom z kontroly technického stavu vozidla v stanici technickej kontroly, blízkovýhľadovým zrkadlom triedy V (horné zrkadlo), ktoré zobrazuje plochu vedľa kabíny o šírke 2 m. Tieto zrkadlá majú zabezpečiť, aby vodič v nich videl priestor po boku vozidla. Nepriamy výhľad z vozidla bol zisťovaný aj pri rekonštrukcii dopravnej nehody, ale len cez zrkadlo triedy II, lebo zrkadlo triedy IV bolo poškodené. Pri správnom nastavení vodič vozidla mal cez spätné zrkadlá bicyklistu vidieť. Výhľad cez spätné zrkadlá nebol po dopravnej nehode kontrolovaný. Ak vodič nevidel blížiaceho sa cyklistu, potom pri pohľade do spätných zrkadiel nevidel dostatočne vozovku vedľa seba a za sebou, čo mal dostatočný technický signál na pribratie inej osoby na zabezpečenie bezpečného vjazdu na cestu. Cyklistovi vo výhľade pred seba nič nebránilo. Po ľavej strane videl vozidlo Iveco (ako sám uvádza - na prvé potiahnutie vozidla znížil rýchlosť bicykla). Z analýzy nehodového deja vyplýva, že vodič vozidlo Iveco zrýchľoval z nulovej rýchlosti na 10 až 15 km/h a následne vozidlo brzdil do zastavenia. Vodič vozidla Iveco Izakovič uskutočňoval vjazd na cestu od ľavého okraja vozovky. Následne odbočoval vpravo na cestu vedúcu k hale č. 9. Vjazd na cestu od ľavého okraja vozovky uskutočnil takým spôsobom, že spôsobil ohrozenie cyklistu V., ktorý jazdil pravou časťou vozovky. Vodič vozidla Iveco mal vidieť cez spätné zrkadlá na pravej strane vozidla blížiaceho sa cyklistu V.. Cyklista sa nachádzal v oblasti nepriameho výhľadu - vodič ho mal vidieť cez spätné zrkadlá triedy II aj následne aj triedy IV. Počas odbočovania mal cyklistu vidieť aj v zrkadle triedy V. Z fotodokumentácie z miesta dopravnej nehody je vidieť, že vozidlo Iveco bolo týmito zrkadlami v čase nehody vybavené. Vodič A. uvádza, že v spätných zrkadlách nevidel nikoho. Nastavenie zrkadiel po nehode nebolo kontrolované, nie je známe ako boli nastavené. Ak vodič nevidel blížiaceho sa cyklistu, potom pri pohľade do spätných zrkadiel nevidel dostatočne vozovku vedľa seba a za sebou, čo mal dostatočný technický signál na pribratie inej osoby na zabezpečenie bezpečného vjazdu na cestu. Nesprávnym prvkom v technike jazdy vodiča A. bolo to, že sa nedostatočne presvedčil o tom, či svojim vjazdom nespôsobí ohrozenie iných účastníkov premávky, ktorí sa mohli pohybovať po ceste. Vjazdom spôsobil ohrozenie cyklistu V.. Z technického hľadiska sa nedá zistiť, či vodič A. po zastavení vozidla aj cúvol a opäť potiahol vozidlo dopredu. Cyklista V. sa pohyboval po ceste pravou časťou vozovky v smere od vrátnice dozadu tak, že halu č. 9 mal po pravej strane z pohľadu jeho jazdy. V čase, keď sa pohyboval okolo vozidla Iveco, znalec jeho rýchlosť stanovil na 12 až 16 km/h. Z možností zabránenia zrážke vyplýva, že ak by cyklista na vjazd vozidla kategórie N3 do cesty reagoval zastavením bicykla a nie snahou predísť vozidlo po pravej strane, tak ku zrážke by nedošlo. Z technického hľadiska mohol bicyklista predpokladať, že ak bude vozidlo aj pokračovať priamo dopredu a nie k hale č. 9, bude chcieť vodič jazdiť v súlade s predpismi a teda premiestni sa ku pravému okraju vozovky. Keďže vodič uskutočnil vjazd do vozovky tak, že ohrozil bicyklistu, mohol bicyklista predpokladať, že si ho vodič vozidla Iveco nevšimol. Bicyklista teda mal technické signály na to, aby reagoval na rozjazd vozidla zastavením a nesnažil sa vozidlo Iveco predísť po pravej strane. Pred vozidlom sa na cestu napája z pravej strany ešte aj komunikácia vedúca ku hale č. 9, kde zatáčalo vozidlo Iveco a toto bol ďalší technický signál pre bicyklistu na to, aby zastavil a nepokračoval v snahe predísť vozidlo Iveco po pravej strane v oblasti, kde sa na cestu napájala komunikácia od haly č 9. Nesprávnym prvkom v technike jazdy bicyklistu V. bolo to, že na rozjazd vozidla Iveco nereagoval zastavením bicykla, ale sa snažil predísť vozidlo po pravej strane. Vodič vozidla Iveco A. mohol zrážke zabrániť tak, že by nechal najskôr prejsť cyklistu V. a až následne uskutočnil vjazd na vozovku od ľavého okraja cesty. Bicyklista V. mohol zrážke zabrániť tak, že by na vchádzanie vozidla do vozovky od ľavého okraja cesty reagoval brzdením bicykla a zastavením, čím by nechal najskôr odísť vozidlo a potom by mohol bezpečne pokračovať v jazde ďalej. Technickou príčinou vzniku dopravnej nehody bola súčinnosť nesprávnej techniky jazdy vodiča Iveco A., ktorý: uskutočnil vchádzanie do vozovky z ľavého okraja cesty tak, že ohrozil bicyklistu V. Jazdiaceho po pravej strane vozovky, počas zatáčania si nevšimol v pravých spätných zrkadlách bicyklistu V., ktorý jazdil po pravom boku vozidla a nesprávnej techniky jazdy bicyklistu V.C., ktorý na vzniknutú situáciu nereagoval zastavením, ale sa snažil predchádzať vozidlo Iveco po pravej strane. Miera podielu jednotlivých účastníkov na zavinení dopravnej nehody je otázkou právneho posúdenia.

26. Zo záveru znaleckého posudku č. 34/2017 Ústavu súdneho inžinierstva Žilinskej univerzity v Žiline, so sídlom Ulica 1. mája 32, 010 01 Žilina, vypracovaného dňa 23.02.2017 vyplýva, že: Podľa fotodokumentácie z miesta nehody (v spise sa nenachádza zápisnica o obhliadke miesta nehody) v čase obhliadky miesta dopravnej nehody jasno, slnečno, neznížené poveternostné podmienky, viditeľnosť dobrá. Bicyklista nijako neobmedzený v rozhľade v smere svojej jazdy, počas svojho pohybu po vnútropodnikovej komunikácii mohol pozorovať po ľavej strane stojace vozidlo Iveco. Vodič

Iveco obmedzený v rozhľade vpravo dozadu vyhotovením a nastavením spätných zrkadiel na strane spolujazdca. Stav spätných zrkadiel, ako aj ich nastavenie v čase nehody nezdokumentované. Počas rekonštrukcie nehody zdokumentovaný stav spätných zrkadiel a zameraná tzv. oblasť zakrytého výhľadu z vozidla, resp. zistené rozhľadové pomery z vozidla cez spätné zrkadlo II. triedy (hlavné), IV. triedy (širokopriestorové) a V. triedy (blízkovýhľadové) na strane spolujazdca. Vodič vozidla Iveco sa mal pred rozjazdom vozidla presvedčiť o situácii za vozidlom. V čase tesne pred začiatkom jazdného úkonu rozjazdu vozidla (od ľavého okraja vozovky) sa bicyklista nachádzal za vozidlom, pričom tento sa nenachádzal v oblasti zakrytého výhradu, t. j. vodič vozidla Iveco ho mohol pozorovať v spätných zrkadlách. V danom prípade by vodič vozidla Iveco zrážke s bicyklistom zabránil, ak by správne vyhodnotil situáciu za vozidlom a nezačal by s úkonom rozjazdu od okraja vozovky (zmenu jazdného pruhu) a následného odbočovania k hale č. 9. V zmysle pravidiel cestnej premávky platných v čase dopravnej nehody (zákon č. 315/1996 Z. z.) vodič pri odbočovaní nesmie ohroziť vodičov jazdiacich za ním. Ak to vyžadujú okolnosti, najmä pri preprave dlhého nákladu, vodič musí zaistiť bezpečné odbočenie pomocou spôsobilej a náležite poučenej osoby. Vo všeobecnosti teda platí, že ak vodič nemá náležitý rozhľad na vykonanie daného úkonu, potom je potrebné zaistiť spôsobilú a náležite poučenú osobu. V predmetnom prípade pri správnom vyhodnotení situácie v spätných zrkadlách (v čase začiatku rozjazdu, ako i v čase tesne pred rozjazdom) mal možnosť vodič vozidla Iveco rozpoznať pohyb bicyklistu. Až tesne po rozjazde sa mohol bicyklista pohybovať určitý čas v oblasti zakrytého výhľadu. Z uvedeného vyplýva, že predmetný úkon mohol vodič vo vzťahu k pohybu bicyklistu vykonať technicky správne a to aj bez náležite poučenej osoby. V prípade pribratia náležite poučenej a spôsobilej osoby by boli vytvorené podmienky, kedy by k dopravnej nehode nemalo dôjsť. K dopravnej nehode došlo na vnútropodnikovej komunikácii pri hale č. 9, v ďalšom bolo predpokladané, že sa jednalo o oblasť kde platia pravidlá cestnej premávky. Pri vyhodnotení technickej príčiny dopravnej nehody vychádzal znalecký ústav z nasledovnej definície technickej príčiny dopravnej nehody: 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. V predmetnom nehodovom deji boli ustálené nasledovné prvky v technike jazdy vodiča vodila Iveco, ktoré vznikli v rozpore s technickým výkladom pravidiel cestnej premávky a ktoré buď vyvolali kolíznu situáciu, alebo znemožňovali zabrániť dopravnej nehode: Vodič vozidla Iveco vykonal úkon rozjazdu od ľavého okraja vozovky, teda zmeny jazdného pruhu a následného odbočenia vpravo k hale č. 9 v čase, kedy sa za vozidlom pohyboval bicyklista jazdiaci pri pravom okraji vozovky, pričom vodič vozidla Iveco sa dostatočne nepresvedčil, či môže zmeniť jazdný pruh a odbočiť bez ohrozenia ostatných účastníkov cestnej premávky. Týmto svojím jazdným úkonom z technického hľadiska ohrozil pri zmene jazdného pruhu a odbočovaní vodiča bicykla. Nesprávne odbočovanie bolo tým prvkom v technike jazdy vodiča vozidla Iveco, ktorý vznikol v rozpore s pravidlami cestnej premávke a ktorý vyvolal kolíznu situáciu. Z technického hľadiska nie je možné jednoznačne zodpovedať otázku či by bicyklista pri včasnej reakcii mohol dopravnej nehode zabrániť zastavením pred koridorom pohybu vozidla Iveco tak, aby nedošlo k vzájomnému kontaktu bicykla, bicyklistu a vozidla. Z uvedeného vyplýva, že technickou príčinou predmetnej dopravnej nehody bola nesprávna technika jazdy vodiča vozidla Iveco (skutočnosť, že odbočovanie vykonal tak, že z technického hľadiska ohrozil bicyklistu). Z technického hľadiska nie je možné jednoznačne ustáliť, či ďalším prvkom technickej príčiny predmetnej dopravnej nehody mohla byť aj prípadná oneskorená reakcia bicyklistu. Počas nehodového deja mohli nastať také technicky prijateľné podmienky, pri ktorých by bicyklista ani včasnou a správnou reakciou dopravnej nehode nezabránil. Technicky však nie je možné vylúčiť ani také podmienky, kedy by bicyklista včasnou a správnou reakciou dopravnej nehode zabránil. V predmetnom prípade sa nejedná o situáciu, kedy jeden z účastníkov cestnej premávky má dať prednosť v jazde druhému. Jedná sa o situáciu, kedy vodič vozidla Iveco vykonáva rozjazd z ľavého okraja vozovky s následným odbočovaním vpravo. Pri vykonávaní takéhoto manévru má vodič nasledovné povinnosti. Vodič smie prechádzať z jedného jazdného pruhu do druhého jazdného pruhu len vtedy, ak neohrozí vodiča jazdiaceho v jazdnom pruhu, do ktorého prechádza. Vodič pri odbočovaní nesmie ohroziť vodičov jazdiacich za ním. Obaja účastníci dopravnej nehody majú nasledovné povinnosti: vodič je povinný venovať sa plne vedeniu vozidla a sledovať situáciu v cestnej premávke, správať sa disciplinovane a ohľaduplne, aby neohrozil bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky; pritom je povinný prispôsobiť svoje správanie najmä stavebnému a dopravno-technickému stavu cesty, situácii v cestnej premávke a svojim schopnostiam. V zmysle pravidiel cestnej premávky platných v čase dopravnej nehody sa predchádza vľavo. Vpravo sa predchádza vozidlo, ktoré mení smer jazdy vľavo a ak už nie je pochybnosť o ďalšom smere jeho jazdy - čo však nie je prípad danej dopravnej nehody. Spracovatelia posudku považovali za potrebné uviesť, že bicyklista podľa jeho názoru nepredchádzal motorové vozidlo Iveco, ale bez zmeny smeru jazdy jazdil pri pravom okraji vozovky,

pričom pri ľavom okraji vozovky stálo, následne zrýchľovalo vozidlo Iveco a bezprostredne po rozjazde uskutočnilo odbočovanie vpravo. Ak vozidlo stojí v protismernom jazdnom pruhu nejde o predchádzanie. Podľa gramatického a logického výkladu právnych noriem sa predchádza iba pohybujúce sa vozidlo. V prípade stojaceho vozidla je logické jazdiť popri stojacom vozidle po pravej strane vozovky. Podľa názoru spracovateľov tohto posudku, predchádza sa pohybujúce vozidlo. Pojem "míňanie" nie je pojem definovaný v pravidlách cestnej premávky. V zmysle pravidiel cestnej premávky platných v čase dopravnej nehody vodič je povinný venovať sa plne vedeniu vozidla a sledovať situáciu v cestnej premávke, pri odbočovaní nesmie ohroziť vodičov jazdiacich za ním. Ďalej vodič smie prechádzať z jedného jazdného pruhu do druhého jazdného pruhu len vtedy, ak neohrozí vodiča jazdiaceho v jazdnom pruhu, do ktorého prechádza. Ak to vyžadujú okolnosti, najmä pri preprave dlhého nákladu, vodič musí zaistiť bezpečné odbočenie pomocou spôsobilej a náležite poučenej osoby. Neohrozením sa rozumie povinnosť vodiča počínať si tak, aby inému účastníkovi cestnej premávky nevzniklo nijaké nebezpečenstvo. Vodič vozidla Iveco vykonal zmenu jazdného pruhu a následné odbočenie z cesty vpravo k hale č. 9 takým spôsobom, že z technického hľadiska ohrozil v tom čase za ním jazdiaceho bicyklistu. Uvedené tvrdenie vyplýva z toho, že bicyklista ani včasnou technikou jazdy a pri intenzívnom brzdení nemohol zastaviť tak, aby nedošlo ku kontaktu medzi vozidlom a bicyklom. Z uvedeného vyplýva, že vodič vozidla Iveco spôsobom svojej jazdy vyvolal kolíznu situáciu. Vodič vozidla Iveco mal možnosť (pri správnom vyhodnotení dopravnej situácie pred začiatkom rozjazdu) registrovať v spätných zrkadlách po pravej strane pohybujúceho sa (a k jeho vozidlu približujúceho sa) cyklistu v prípade, že spätné zrkadla v čase nehody boli riadne nastavené. V prípade, že si to vyžadovali osobitné okolnosti (napríklad nedostatočný rozhľad vplyvom nesprávnej funkcie a nastavenia spätných zrkadiel) potom si mal zabezpečiť bezpečné odbočenie pomocou náležite poučenej a spôsobilej osoby. Vzhľadom na prevedenie spätných zrkadiel v čase nehody (v tom čase v súlade s platnou legislatívou) mohla existovať vzájomná poloha bicyklistu a vozidla Iveco, pri ktorej by vodič vozidla Iveco nemusel registrovať prítomnosť bicyklistu, išlo by však o polohu bicyklistu v tesnej blízkosti vozidla v priestore tesne za kabínou vozidla. V čase keď vodič vozidla Iveco začal vykonávať rozjazd vozidla od ľavého okraja vozovky a pred týmto okamihom (teda kedy mal vyhodnocovať premávku za svojím vozidlom) bol ale cyklista v takej polohe, ktorá nezodpovedá takejto oblasti zakrytého výhľadu pre vodiča vozidla Iveco. V technike jazdy vodiča Iveco boli zistené nesprávne prvky v technike jazdy a techniku jazdy vodiča Iveco vzhľadom na vzniknutú dopravnú situáciu, pri ktorej z technického hľadiska došlo zo strany vodiča vozidla Iveco k ohrozeniu bicyklistu idúceho za vozidlom, ktoré vykonalo zmenu jazdného pruhu a následne odbočenie vpravo, možno hodnotiť ako z technického hľadiska nesprávnu. Vodič bicykla podľa názoru spracovateľov posudku v danom prípade obchádzal vozidlo, ktoré zastavilo alebo stojí (pri ľavom okraji vnútropodnikovej komunikácie), bez toho, aby bol nútený na zmenu smeru jazdy. V zmysle pravidiel cestnej premávky (platných v čase dopravnej nehody) vodič ktorý pri obchádzaní vozidla, ktoré zastavilo alebo stojí, alebo pri obchádzaní prekážky cestnej premávky alebo chodca vybočuje zo smeru svojej jazdy, nesmie ohroziť ani obmedziť protiidúcich vodičov; nesmie ohroziť ani vodičov jazdiacich za ním, ani iných účastníkov cestnej premávky. Vodič je pritom povinný dávať znamenie o zmene smeru jazdy. Vodič bicykla pri obchádzaní vozidla nebol nútený ani meniť smer jazdy. Obaja účastníci nehody uvádzajú, že vozidlo Iveco stálo na ľavej strane vozovky. Bicyklista okrem toho uviedol, že keď bol na úrovni kontajnera tak vozidlo sa pohlo, na čo reagoval znížením rýchlosti, ale keď toto ostalo stáť, tak pokračoval ďalej v jazde v priamom smere jazdy, vodičovi bicykla nemohlo byť zrejme aké jazdné úkony vodič vozidla Iveco bude následne vykonávať, preto nemožno považovať (podľa názoru spracovateľov posudku) spôsob jazdy bicyklistu ako predchádzanie iného idúceho vozidla. Vodič bicykla vyhodnocoval vzniknutú dopravnú situáciu v čase keď vozidlo Iveco stálo, teda vozidlo Iveco podľa názoru spracovateľov posudku nepredchádzal, ale obchádzal (bez zmeny smeru jazdy). Samotný rozjazd vozidla ešte nemusel byť dostatočným podnetom na reakciu bicyklistu, nakoľko vozidlo mohlo začať akcelerovať a nemuselo uskutočniť odbočovanie vpravo cez koridor pohybu bicyklistu. Podnetom pre začiatok reakcie bicyklistu bol až okamih, kedy vozidlo začalo zatáčať vpravo. V tomto okamihu začala byť vyhodnotiteľná kolízna situácia. Vodič bicykla na vzniknutú kolíznu situáciu reagoval tak, že sa snažil od pravej bočnej časti vozidla odtlačiť. Z technického hľadiska nie je možné vylúčiť, že bicyklista na vzniknutú situáciu reagoval oneskorene, prípadne čiastočne oneskorene. Z technického hľadiska nie je možné jednoznačne zodpovedať otázku či by bicyklista pri včasnej reakcii mohol dopravnej nehode zabrániť zastavením pred koridorom pohybu vozidla Iveco tak, aby nedošlo k vzájomnému kontaktu bicykla, bicyklistu a vozidla. Uvedené je dané tým, že bicyklista sa mohol pohybovať počiatočnou rýchlosťou v určitom rozpätí, pričom pri rýchlosti cca 14 km/h (s ktorou boli spracované jednotlivé výpočty v tomto znaleckom posudku) nemohol dopravnej nehode zabrániť zastavením pre koridorom pohybu vozidla Iveco tak, aby nedošlo k vzájomnému kontaktu bicykla, bicyklistu a vozidla. Technicky však

nie je možné vylúčiť nižšiu rýchlosť jazdy bicyklistu, pri ktorej by mohlo dôjsť k takému zastaveniu bicykla, aby nedošlo k vzájomnému kontaktu bicykla, bicyklistu a vozidla. Zhrnutím uvedeného možno konštatovať, že technicky nie je možné jednoznačne zodpovedať otázku, či bicyklista mal technickú možnosť včasnou reakciou a intenzívnym brzdením dopravnej nehode zabrániť. Vodič vozidla Iveco uskutočnil rozjazd a následné odbočovanie vpravo od ľavého okraja vozovky tak, že svojou jazdou z technického hľadiska ohrozil bicyklistu jazdiaceho po pravej časti vozovky vo svojom jazdnom pruhu. Na základe analýzy priebehu nehodového deja pred zrážkou v predchádzajúcich častiach znaleckého posudku, možno konštatovať, že vodič vozidla Iveco mohol vidieť cez spätné zrkadlá na pravej strane vozidla bicyklistu pohybujúceho sa po pravej strane vozidla a to v čase pred začiatkom rozjazdu, v čase začiatku rozjazdu a tiež tesne po začiatku rozjazdu. Vodič vozidla Iveco mohol zrážke zabrániť tak, že by sa dostatočne presvedčil, či môže vykonať úkon odbočenia k hale bez nebezpečenstva pre iných účastníkov cestnej premávky a po správnom vyhodnotení situácie by nechal najskôr prejsť bicyklistu a až následne uskutočnil úkon odbočenia od ľavého okraja cesty vpravo k hale č. 9. Vodič bicykla mohol reagovať na vjazd vozidla Iveco až v čase, kedy mu z polohy vozidla (natočenie pozdĺžnej osi vozidla voči osi vozovky) a jeho okamžitej rýchlosti mohlo byť zrejmé, že vozidlo má v úmysle vyjsť od ľavého okraja vozovky a pokračovať v odbočovaní vpravo k hale č. 9. Od rozjazdu vozidla Iveco po okamih zrážky uplynulo cca 4,8 sekundy, pričom podľa názoru spracovateľov tohto posudku mohlo byť vodičovi bicykla zrejmé, že vozidlo Iveco má v úmysle odbočiť k hale, až po uplynutí doby cca 2 sekúnd od počiatku rozjazdu vozidla Iveco. Bicyklista by pri včasnej reakcii síce zastavil pred miestom zrážky, resp. by nenarazil do vozidla Iveco, avšak vzhľadom na trajektóriu pohybu vozidla Iveco by došlo ku kontaktu vozidla bicyklistu a vozidla Iveco v inej časti vozidla (na úrovni zadných náprav). Nakoľko nie je možné jednoznačne stanoviť rýchlosť pohybu bicyklistu, pri nižšej rýchlosti jazdy by bicyklista dokázal zrážke zabrániť. Vo všeobecnosti možno konštatovať, že každý účastník cestnej premávky má povinnosť zabraňovať dopravnej nehode a to aj v prípade, ak predmetnú kolíznu situáciu nevyvolal. Uvedená povinnosť vyplýva zo všeobecnej povinnosti zabraňovať vzniku možnej škody. Pri predmetnej dopravnej nehode nie je možné jednoznačne zodpovedať otázku, či bicyklista mal technickú možnosť včasnou reakciou a intenzívnym brzdením dopravnej nehode zabrániť. Počas nehodového deja mohli nastať také technicky prijateľné podmienky, pri ktorých by bicyklista ani včasnou a správnou reakciou dopravnej nehode nezabránil. Technicky však nie je možné vylúčiť ani také podmienky, kedy by bicyklista včasnou a správnou reakciou dopravnej nehode zabránil. Uvedené je dané tým, že nie je možné presne ustáliť rýchlosť bicyklistu počas nehodového deja. Ako už bolo uvedené v predmetnom prípade sa nejednalo o situáciu, kedy by mal bicyklista prednosť, jednalo sa o takú dopravnú situáciu, kedy bicyklista nemal byť z technického hradiska ohrozený. Skutočnosť, že bicyklista nemá byť ohrozený však neznamená, že nemusí na vzniknutú situáciu reagovať. Každý účastník cestnej premávky má povinnosť zabraňovať dopravnej nehode a to aj v prípade, ak predmetnú kolíznu situáciu nevyvolal. Uvedená povinnosť vyplýva zo všeobecnej povinnosti zabraňovať vzniku možnej škody a to pre každého účastníka cestnej premávky. Rozdiel medzi predchádzaním a obchádzaním spočíva v tom, že predchádza sa pohybujúce vozidlo a obchádza sa stojace vozidlo, alebo prekážka. V predmetnom prípade sa nejednalo o predchádzanie, nakoľko bicyklista jazdil pri pravej strane vozovky a približoval sa k vozidlu, ktoré stálo pri ľavom okraji vozovky. Vozidlo sa začalo pohybovať v okamihu, kedy sa bicyklista nachádzal v úrovni zadnej časti vozidla Iveco. Nejednalo sa však ani o obchádzanie, ktoré špecifikujú pravidlá cestnej premávky, nakoľko bicyklista nemenil smer jazdy pri jazde popri stojacom vozidle Iveco. V prípade, že v ľavom jazdnom pruhu stojí vozidlo, potom sa nemôže jednať o predchádzanie, nakoľko predchádza sa iba vozidlo ktoré sa pohybuje. Ak však v ľavej časti vozovky stojí vozidlo, potom je možné pri pohybe bicyklistu vykonávať jazdu pri pravom okraji vozovky.

27. Z Projektu vzdelávania v oblasti bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci spoločnosti KOVOMAT SLOVAKIA s. r. o. vypracovaného dňa 01.04.2015, časti Smernica pre riadenie, údržbu a servis motorových vozidiel SBP 03.01/BOZP/14, bod 4. s názvom Povinnosti prevádzkovateľa vozidla vyplýva, že prevádzkovateľ je povinný zabezpečiť, aby sa na jazdu pribral potrebný počet spôsobilých a náležite poučených osôb, ak mu je vopred známe, že to bude vyžadovať bezpečnosť cestnej premávky. Podľa bodu 9. s názvom Doprava nákladov a veci s tým súvisiace, prevádzkovateľ je povinný prideliť na vozidlo potrebný počet spôsobilých a náležite poučených osôb, ak to vyžaduje bezpečnosť prevádzky alebo povaha pracovnej činnosti.

28. Lekárskym posudkom o bolestnom a o sťažení spoločenského uplatnenia spracovaného a vydaného podľa zákona č. 437/2004 Z. z. v znení neskorších predpisov bolo bolestné žalobcu ohodnotené

celkovým počtom 515 bodov a sťaženie spoločenského uplatnenia bolo ohodnotené celkovým počtom 1.250 bodov. Zo zdôvodnenia hodnotenia súd zistil, že žalobca je ľavák.

29. Podľa Potvrdenia o strate na zárobku počas PN bo žalobca neschopný práce od 10.09.2008 do 30.09.2009, celkový počet dní neschopnosti k práci bol 386 kalendárnych dní, 276 pracovných dní. Náhrada príjmu od prvého dňa do desiateho dňa dočasnej pracovnej neschopnosti bola vyplatená zamestnávateľom v celkovej výške 110,77 Eur. Nemocenské dávky od jedenásteho dňa dočasnej pracovnej neschopnosti boli vyplatené v celkovej výške 4.569,65 Eur.

30. Podľa Potvrdenia zamestnávateľa zo dňa 27.04.2010 bol čistý mesačný príjem žalobcu v spoločnosti STAKOTRA MANUFACTORING, s. r. o. za kalendárny rok 2009 vo výške 3.526,48 Eur.

31. Z rozhodnutia Sociálnej poisťovne, ústredia č. 670 217 6932 zo dňa 25.09.2009 súd zistil, že žalobcovi bol priznaný invalidný dôchodok v sume 402,10 Eur. Rozhodnutím Sociálnej poisťovne, ústredia zo dňa 09.12.2010 bol invalidný dôchodok zvýšený na 421,90 Eur mesačne.

32. Žalobca na preukázanie nákladov na lieky predložil pokladničné doklady o kúpe liekov, liečiv, doplnkov a pomôcok, doklad o platbách za masáže a doklad o kúpe pohonných hmôt.

33. Podľa § 11 Občianskeho zákonníka (zákon č. 40/1964 Zb.), fyzická osoba má právo na ochranu svojej osobnosti, najmä života a zdravia, občianskej cti a ľudskej dôstojnosti, ako aj súkromia, svojho mena a prejavov osobnej povahy.

34. Podľa § 13 ods. 1 až 3 Občianskeho zákonníka, fyzická osoba má právo najmä sa domáhať, aby sa upustilo od neoprávnených zásahov do práva na ochranu jeho osobnosti, aby sa odstránili následky týchto zásahov a aby mu bolo dané primerané zadosťučinenie. Pokiaľ by sa nezdalo postačujúce zadosťučinenie podľa odseku 1 najmä preto, že bola v značnej miere znížená dôstojnosť fyzickej osoby alebo jeho vážnosť v spoločnosti, má fyzická osoba tiež právo na náhradu nemajetkovej ujmy v peniazoch. Výšku náhrady podľa odseku 2 určí súd s prihliadnutím na závažnosť vzniknutej ujmy a na okolnosti, za ktorých k porušeniu práva došlo.

35. Podľa § 16 Občianskeho zákonníka, kto neoprávneným zásahom do práva na ochranu osobnosti spôsobí škodu, zodpovedá za ňu podľa ustanovení tohto zákona o zodpovednosti za škodu.

36. Podľa § 420 ods. 1 až 3 Občianskeho zákonníka, každý zodpovedá za škodu, ktorú spôsobil porušením právnej povinnosti. Škoda je spôsobená právnickou osobou alebo fyzickou osobou, keď bola spôsobená pri ich činnosti tými, ktorých na túto činnosť použili. Tieto osoby samy za škodu takto spôsobenú podľa tohto zákona nezodpovedajú; ich zodpovednosť podľa pracovnoprávnych predpisov nie je tým dotknutá. Zodpovednosti sa zbaví ten, kto preukáže, že škodu nezavinil.

37. Podľa § 427 ods. 1 a 2 Občianskeho zákonníka, fyzické a právnické osoby vykonávajúce dopravu zodpovedajú za škodu vyvolanú osobitnou povahou tejto prevádzky. Rovnako zodpovedá aj iný prevádzateľ motorového vozidla, motorového plavidla, ako aj prevádzateľ lietadla.

38. Podľa § 428 Občianskeho zákonníka, svojej zodpovednosti sa nemôže prevádzateľ zbaviť, ak bola škoda spôsobená okolnosťami, ktoré majú pôvod v prevádzke. Inak sa zodpovednosti zbaví, len ak preukáže, že sa škode nemohlo zabrániť ani pri vynaložení všetkého úsilia, ktoré možno požadovať.

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

40. Podľa § 442 ods. 1 a 3 Občianskeho zákonníka, uhrádza sa skutočná škoda a to, čo poškodenému ušlo (ušlý zisk). Škoda sa uhrádza v peniazoch; ak však o to poškodený požiada a ak je to možné a účelné, uhrádza sa škoda uvedením do predošlého stavu.

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

42. Podľa § 449 ods. 1 Občianskeho zákonníka, pri škode na zdraví sa uhradzujú aj účelné náklady spojené s liečením.

43. Podľa § 853 ods. 1 Občianskeho zákonníka, občianskoprávne vzťahy, pokiaľ nie sú osobitne upravené ani týmto ani iným zákonom, sa spravujú ustanoveniami tohto zákona, ktoré upravujú vzťahy obsahom aj účelom im najbližšie.

44. Podľa § 2 ods. 1 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, v znení neskorších predpisov, bolesť je ujma spôsobená poškodením na zdraví, jeho liečením alebo odstraňovaním jeho následkov.

45. Podľa § 2 ods. 2 zákona č. 437/2004 Z. z., sťaženie spoločenského uplatnenia je stav v súvislosti s poškodením na zdraví, ktoré má preukázateľne nepriaznivé následky pre životné úkony poškodeného, na uspokojovanie jeho životných a spoločenských potrieb alebo na plnenie jeho spoločenských úloh (ďalej len "následok").

46. Podľa § 2 ods. 3 písm. a) a b) zákona č. 437/2004 Z. z., na účely tohto zákona poškodenie na zdraví je poškodenie zdravia spôsobené úrazom, chorobou z povolania alebo iným poškodením na zdraví, poškodený je osoba, ktorá utrpela poškodenie na zdraví.

47. Podľa § 3 ods. 1 a 2 zákona č. 437/2004 Z. z., náhrada za bolesť sa poskytuje jednorazovo; musí byť primeraná zistenému poškodeniu na zdraví, priebehu liečenia alebo odstraňovaniu jeho následkov. Náhrada za bolesť sa poskytuje na základe lekárskeho posudku (§ 7 a 8). Sadzby bodového hodnotenia za bolesť sú ustanovené v prílohe č. 1 v I. a III. časti.

48. Podľa § 4 ods. 1 a 2 zákona č. 437/2004 Z. z., náhrada za sťaženie spoločenského uplatnenia sa poskytuje jednorazovo; musí byť primeraná povahe následkov a ich predpokladanému vývoju, a to v rozsahu, v akom sú obmedzené možnosti poškodeného uplatniť sa v živote a v spoločnosti. Náhrada za sťaženie spoločenského uplatnenia sa poskytuje na základe lekárskeho posudku (§ 7 a 8). Sadzby bodového hodnotenia za sťaženie spoločenského uplatnenia sú ustanovené v prílohe č. 1 v II. a IV. časti.

49. Podľa 5 ods. 1 a 2 zákona č. 437/2004 Z. z., 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). 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 celé desiatky korún smerom nahor.

50. Podľa 5 ods. 5 zákona č. 437/2004 Z. z., v prípadoch hodných osobitného zreteľa, akým je uznanie invalidity, môže súd náhradu za sťaženie spoločenského uplatnenia zvýšiť najviac o 50%.

51. Podľa § 10 ods. 4 zákona č. 437/2004 Z. z., bodové hodnotenie za sťaženie spoločenského uplatnenia môže posudzujúci lekár primerane zvýšiť až na dvojnásobok vzhľadom na obmedzenie alebo stratu možnosti poškodeného uplatniť sa v živote a v spoločnosti, ktorú mal vo veku, v ktorom utrpel poškodenie na zdraví. V prípadoch ustanovených v odseku 3 posudzujúci lekár prihliada aj na stanovisko poškodeného k odporúčanému zákroku.

52. Podľa § 4 ods. 1 zákona č. 381/2001 Z. z. o povinnom zmluvnom poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla a o zmene a doplnení niektorých zákonov, poistenie zodpovednosti sa vzťahuje na každého, kto zodpovedá za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla uvedeného v poistnej zmluve.

53. Podľa § 193 zákona č. 160/2015 Z. z. Civilný sporový poriadok (ďalej len „CSP“), súd je viazaný rozhodnutím ústavného súdu o tom, či určitý právny predpis nie je v súlade s Ústavou Slovenskej

republiky, ústavným zákonom alebo medzinárodnou zmluvou, ktorou je Slovenská republika viazaná. Súd je tiež viazaný rozhodnutím ústavného súdu alebo Európskeho súdu pre ľudské práva, ktoré sa týkajú základných ľudských práv a slobôd. Ďalej je súd viazaný rozhodnutím príslušných orgánov o tom, že bol spáchaný trestný čin, priestupok alebo iný správny delikt postihnuteľný podľa osobitného predpisu, a o tom, kto ich spáchal, ako aj rozhodnutím o osobnom stave, vzniku alebo zániku spoločnosti.

54. Vychádzajúc zo skutkových zistení a ustanovení právnych predpisov súd po vykonanom dokazovaní dospel k záveru, že žalobe nie je možné vyhovieť v celom rozsahu. Súd vyhodnotil podanú žalobu v časti ako nedôvodnú a v tejto časti žalobu zamietol.

55. Predmetom sporu je náhrada škody podľa ustanovení § 420 ods. 2 a § 427 Občianskeho zákonníka a súčasne ochrana osobnosti a náhrada nemajetkovej ujmy z dôvodu, v dôsledku dopravnej nehody, ktorej účastníkmi boli žalobca a zamestnanec žalovaného, bol žalobca poškodený na zdraví a súčasne došlo k zásahu do jeho telesnej integrity, zdravia a súkromia. V konaní bol preto predmetom sporu súbeh nárokov podľa § 13 ods. 2 a § 444 Občianskeho zákonníka. Občiansky zákonník rozlišuje právo na ochranu osobnosti a s ním spojené právo na náhradu nemajetkovej ujmy podľa ustanovenia § 13 ods. 2 a právo na náhradu škody podľa ustanovení § 415 - § 450. Odlišnosť uvedených dvoch inštitútov potvrdzuje aj samotné znenie ustanovenia § 16 Občianskeho zákonníka, v ktorom sa uvádza, že ak niekto neoprávneným zásahom do práva na ochranu osobnosti spôsobí inému škodu, zodpovedá za ňu podľa ustanovenia tohto zákona o zodpovednosti za škodu. Uvedeným ustanovením zákon pripúšťa kumuláciu nároku na nemajetkovú ujmu a nároku na náhradu škody, čím je zdôraznená ich odlišnosť.

56. Žalovaný a intervenient žiadali žalobu zamietnuť z dôvodu nedostatku pasívnej legitimácie žalovaného vzhľadom na oslobodzujúci rozsudok zamestnanca žalovaného ako vodiča nákladného vozidla v trestnom konaní. Okrem oslobodzujúceho rozsudku č. k. 1T/71/2011 - 361 zo dňa 21.09.2011, právoplatného dňa 01.03.2012 poukazovali predovšetkým na znalecký posudok A.. Š. M. vypracovaný v trestnom konaní sp. zn. 1T/71/2011.

57. V súvislosti s namietaným nedostatkom pasívnej vecnej legitimácie žalovaného z dôvodu oslobodzujúceho rozsudku v trestnom konaní súd na tomto mieste poukazuje na nález Ústavného súdu SR z 8. apríla 2015, sp. zn. I. ÚS 409/2014-31, podľa ktorého súd je pri rozhodovaní viazaný iba výrokom rozsudku, z ktorého vyplýva, že bol spáchaný trestný čin, a o tom, kto je páchateľom trestného činu. Oslobodzujúcim rozsudkom súd viazaný nie je. Oslobodenie spod obžaloby neznamená, že sa skutok nestal, a teda že ním obžalovaný nemohol spôsobiť škodu. S poukazom na citované rozhodnutie Ústavného súdu SR je súd toho názoru, že nemožno mať bez ďalšieho za to, že by žalovaný nebol v spore pasívne vecne legitimovaný. Vzhľadom na uvedené je potom potrebné v tomto spore skúmať splnenie predpokladov zodpovednosti za škodu. Poukazujúc zároveň na R 127/97, podľa ktorého aj keď je súd v civilnom spore viazaný vždy rozhodnutím o tom, že bol spáchaný trestný čin, musí vychádzať aj z iných rozhodnutí vynesených v trestnom konaní a dbať na to, aby sa s nimi nedostal do rozporu; aj keď je teda súd v civilnom spore výslovne viazaný len odsudzujúcim rozsudkom vyneseným v trestnom konaní, nemôže ponechať ani bez povšimnutia oslobodzujúci rozsudok, ak sa v ňom konštatuje, že skutok, z ktorého sa vyvodzuje nárok na náhradu škody nespáchal žalovaný a pod., konajúci súd, nakoľko nie je viazaný predmetným rozhodnutím v trestnom konaní, dôsledne preskúmal okolnosti predmetného skutku tak, aby sa rozhodnutie v civilnom spore bez spoľahlivého zistenia skutkového stavu a dostatočného odôvodnia nedostalo do príkreho rozporu s rozhodnutím súdu v trestnom konaní.

58. Na základe návrhu žalobcu súd vo veci nariadil znalecké dokazovanie, a to znaleckým ústavom, keďže rozhodnutie súdu závisí od posúdenia skutočností, na ktoré treba vedecké poznatky. V konaní bolo nesporné, že dňa 10.09.2008 došlo v objekte spoločnosti STAKOTRA MANUFACTURING, s. r. o. k dopravnej nehode, keď J. A. ako zamestnanec žalovaného viedol nákladné motorové vozidlo zn. Iveco, pričom pravým predným kolesom zachytil žalobcu, ktorý viedol bicykel po pravej strane vozovky, následkom čoho spadol medzi nápravy vozidla a utrpel zranenia. Spornou medzi stranami bola zodpovednosť žalovaného za škodu, keď žalovaný a intervenient mali za to, že podľa výsledku v trestnom konaní bola príčina nehody na strane žalobcu. Aj po vykonanom znaleckom dokazovaní znaleckým posudkom vypracovaným v konaní znaleckým ústavom mal žalovaný za to, že zo znaleckého posudku nevyplýva jednoznačný záver ohľadom technickej príčiny dopravnej nehody, intervenient zastával názor, že ani tento posudok nevyvrátil skutočnosť, že za vznik škody je zodpovedný žalobca. Súd sa s týmito názormi nestotožnil.

59. Vykonaným znaleckým dokazovaním znaleckým posudkom vypracovaným Ústavom súdneho inžinierstva Žilinskej univerzity v Žiline mal súd na rozdiel od žalovaného a intervenienta nesporne za preukázané, že predmetnú dopravnú nehodu, ktorá sa stala dňa 10.09.2008, ktorou bola žalobcovi spôsobená škoda na zdraví, spôsobil žalovaný. Znalecký posudok určil jedinú technickú príčinu predmetnej dopravnej nehody, ktorou bola nesprávna technika jazdy vodiča Iveco (teda zamestnanca žalovaného), a to skutočnosť, že odbočovanie vykonal tak, že z technického hľadiska ohrozil bicyklistu (teda žalobcu).

60. Ako vyplýva zo znaleckého posudku, vodič vozidla Iveco vykonal úkon rozjazdu od ľavého okraja vozovky, teda zmeny jazdného pruhu a následné odbočenie vpravo k hale č. 9 v čase, kedy sa za vozidlom pohyboval bicyklista jazdiaci pri pravom okraji vozovky, pričom vodič vozidla Iveco sa dostatočne nepresvedčil, či môže zmeniť jazdný pruh a odbočiť bez ohrozenia ostatných účastníkov cestnej premávky. Týmto svojím jazdným úkonom z technického hľadiska ohrozil pri zmene jazdného pruhu a odbočovaní vodiča bicykla. Nesprávne odbočovanie bolo tým prvkom v technike jazdy vodiča vozidla Iveco, ktorý vznikol v rozpore s pravidlami cestnej premávke a ktorý vyvolal kolíznu situáciu. Z technického hľadiska nie je možné jednoznačne zodpovedať otázku či by bicyklista pri včasnej reakcii mohol dopravnej nehode zabrániť zastavením pred koridorom pohybu vozidla Iveco tak, aby nedošlo k vzájomnému kontaktu bicykla, bicyklistu a vozidla. Z technického hľadiska nie je možné jednoznačne ustáliť, či ďalším prvkom technickej príčiny predmetnej dopravnej nehody mohla byť aj prípadná oneskorená reakcia bicyklistu. Počas nehodového deja mohli nastať také technicky prijateľné podmienky, pri ktorých by bicyklista ani včasnou a správnou reakciou dopravnej nehode nezabránil. Technicky však nie je možné vylúčiť ani také podmienky, kedy by bicyklista včasnou a správnou reakciou dopravnej nehode zabránil. Podľa názoru súdu preto prípadné spoluzavinenie poškodeného žalobcu, resp. skutočnosť, či mohol dopravnú nehodu a vznik škody odvrátiť, zostalo iba v hypotetickej rovine a technická príčina dopravnej nehody bola jedine a len na strane vodiča vozidla Iveco. Zo znaleckého posudku tiež vyplýva, že nastavenie spätných zrkadiel na vozidle v čase nehody síce nebolo zdokumentované, avšak vodič vozidla Iveco sa mal pred rozjazdom vozidla presvedčiť o situácii za vozidlom. V čase tesne pred začiatkom jazdného úkonu rozjazdu vozidla od ľavého okraja vozovky sa bicyklista nachádzal za vozidlom a vodič vozidla Iveco ho mohol pozorovať v spätných zrkadlách a zrážke s bicyklistom by tak vodič vozidla Iveco zabránil, ak by správne vyhodnotil situáciu za vodidlom a nezačal s úkonom rozjazdu. Vodič vozidla Iveco mal možnosť pri správnom vyhodnotí dopravnej situácie pred začiatkom rozjazdu registrovať v spätných zrkadlách po pravej strane sa pohybujúceho a k jeho vozidlu sa približujúceho cyklistu v prípade, že spätné zrkadlá v čase nehody boli riadne nastavené (v prípade, že si to vyžadovali osobitné okolnosti (napríklad nedostatočný rozhľad vplyvom nesprávnej funkcie a nastavenia spätných zrkadiel), potom si mal zabezpečiť bezpečné odbočenie pomocou náležite poučenej a spôsobilej osoby. Vzhľadom na prevedenie spätných zrkadiel v čase nehody mohla existovať vzájomná poloha bicyklistu a vozidla Iveco, pri ktorej by vodič vozidla Iveco nemusel registrovať prítomnosť bicyklistu, išlo by však o polohu bicyklistu v tesnej blízkosti vozidla v priestore tesne za kabínou vozidla. V čase, keď vodič vozidla Iveco začal vykonávať rozjazd vozidla od ľavého okraja vozovky a pred týmto okamihom (teda kedy mal vyhodnocovať premávku za svojím vozidlom) bol ale cyklista v takej polohe, ktorá nezodpovedá takejto oblasti zakrytého výhľadu pre vodiča vozidla Iveco. V technike jazdy vodiča Iveco boli zistené nesprávne prvky v technike jazdy a techniku jazdy vodiča Iveco vzhľadom na vzniknutú dopravnú situáciu, pri ktorej z technického hľadiska došlo zo strany vodiča vozidla Iveco k ohrozeniu bicyklistu idúceho za vozidlom, ktoré vykonalo zmenu jazdného pruhu a následne odbočenie vpravo, možno hodnotiť ako z technického hľadiska nesprávnu.

61. Súd vyhodnotil priebeh nehodového deja a príčinu vzniku dopravnej nehody a na základe vyššie uvedených záverov vyplývajúcich zo znaleckého posudku dospel k záveru, že vodič vozidla Iveco, teda zamestnanec žalovaného porušil pravidlá cestnej premávky, keď zanedbal svoje povinnosti pri vykonávaní úkonu rozjazdu z ľavého okraja vozovky s následným odbočovaním vpravo. Znalecký posudok vychádzal zo skutočnosti, že vozidlo Iveco najprv zastavilo alebo stálo v protismere, teda v protismernej časti vozovky, potom sa pohlo (vykonalo úkon rozjazdu) a vodič odbočil vpravo tak, že prechádzal z jedného jazdného pruhu do druhého jazdného pruhu, v ktorom jazdil rovno vpred vo svojom jazdnom pruhu pri pravom okraji vozovky vodič bicykla, ktorý nebol nútený meniť smer jazdy, pričom vodič vozidla Iveco ohrozil vodiča bicykla, teda žalobcu, ktorý sa ako bicyklista nachádzal v jazdnom pruhu, do ktorého vodič vozidla Iveco prechádzal. Vodič tak pri nesprávnej technike v odbočovaní a pri nedostatočnom preverení situácie za vozidlom, či už v spätných zrkadlách alebo za pomoci zodpovednej

osoby, preukázateľne ohrozil bicyklistu a poškodil ho na zdraví. Súd zároveň upriamuje pozornosť aj na tú skutočnosť, že vodič vozidla Iveco zachytil bicyklistu pravým predným kolesom vozidla, z čoho je potom zrejmé, že pre žalobcu išlo o moment prekvapenia, keď sa následne snažil rukou odtlačiť od kabíny vozidla, preto má súd za to, že žalobca prevenčnú povinnosť neporušil. O zanedbaní všeobecnej prevenčnej povinnosti bicyklistu, t. j. žalobcu a s tým spojeným prípadným spoluzavinením žalobcu by bolo možné uvažovať, ak by vodič vozidla Iveco zachytil bicyklistu inou, zadnejšou časťou vozidla, kedy by sa vzhľadom na dĺžku nákladného vozila Iveco dalo usudzovať, že bicyklista mohol zaregistrovať odbáčanie vozidla do jazdného pruhu bicyklistu a tak by mohol teoreticky zabrániť dopravnej nehode, čomu však nie je v danom prípade.

62. Záver znaleckého posudku znaleckého ústavu o tom, že technickou príčinou predmetnej dopravnej nehody bola nesprávna technika jazdy vodiča Iveco, a to skutočnosť, že odbočovanie vykonal tak, že z technického hľadiska ohrozil bicyklistu, a že vodič vozidla Iveco mal možnosť pri správnom vyhodnotí dopravnej situácie pred začiatkom rozjazdu registrovať v spätných zrkadlách po pravej strane sa pohybujúceho cyklistu, je podporený aj znaleckým posudkom A.. E. K., keď podľa záveru jeho znaleckého posudku vypracovaného v trestnom konaní bola technickou príčinou vzniku dopravnej nehody v súčinnosti s nesprávnou technikou jazdy bicyklistu aj nesprávna technika jazdy vodiča Iveco, ktorý uskutočnil vchádzanie do vozovky z ľavého okraja cesty tak, že ohrozil bicyklistu jazdiaceho po pravej strane vozovky a počas zatáčania si nevšimol v pravých spätných zrkadlách bicyklistu, ktorý jazdil po pravom boku vozidla.

63. Znalecký posudok znaleckého ústavu vychádzal zo skutočnosti, že vozidlo Iveco zastavilo alebo stojí (pri ľavom okraji vnútropodnikovej komunikácie), keď obaja účastníci nehody uvádzajú, že vozidlo Iveco stálo na ľavej strane vozovky. Skutočnosť, že znalecký posudok znaleckého ústavu vychádzal zo skutočnosti, že vozidlo Iveco zastavilo alebo stojí, žalovaný v konaní nijako nerozporoval. Vodičovi bicykla nemohlo byť zrejmé, aké jazdné úkony vodič vozidla Iveco bude následne vykonávať, preto podľa názoru spracovateľov posudku nemožno považovať spôsob jazdy bicyklistu ako predchádzanie iného idúceho vozidla. Vodič bicykla vyhodnocoval vzniknutú dopravnú situáciu v čase, keď vozidlo Iveco stálo, teda vozidlo nepredchádzal. Samotný rozjazd vozidla ešte nemusel byť dostatočným podnetom na reakciu bicyklistu, nakoľko vozidlo mohlo začať akcelerovať a nemuselo uskutočniť odbočovanie vpravo cez koridor pohybu bicyklistu. Zo znaleckého posudku znaleckého ústavu vyplýva, že v predmetnom prípade sa nejednalo o predchádzanie, nakoľko bicyklista jazdil po pravej strane vozovky a približoval sa k vozidlu, ktoré stálo pri ľavom okraji vozovky. Vozidlo sa začalo pohybovať v okamihu, keď sa bicyklista nachádzal v úrovni zadanej časti vozidla Iveco. Nejednalo sa však ani o obchádzanie, ktoré špecifikujú pravidlá cestnej premávky, nakoľko bicyklista nemenil smer jazdy pri jazde popri stojacom vozidle Iveco.

64. V súvislosti s vyššie uvedeným je na tomto mieste potrebné upriamiť pozornosť na tú skutočnosť, že z listinných dôkazov, znaleckého posudku A.. Š. M. a A.. E. K., vypracovaných v trestnom konaní, vyplýva, že oba tieto posudky vychádzali zo skutočnosti, že bicyklista vozidlo Iveco predchádzal, čo je zásadný rozdiel oproti záverom znaleckého posudku vypracovaného znaleckým ústavom v tomto konaní. Podľa záveru znaleckého posudku A.. Š. M., z technického hľadiska je možné jazdu cyklistu voči vozidlu pri odbočovaní považovať za predchádzanie nákladného vozidla a že v tomto prípade v tejto fáze jazdy cyklistu bolo nesprávnym prvkom v jeho technike jazdy to, že nákladné vozidlo predchádzal po pravej strane a toto bolo prvou príčinou vzniku dopravnej nehody. Cyklista pri predchádzaní nákladného vozidla nedodržal bočný odstup a vzhľadom na stiesnenosť priestoru, do ktorého cyklista vošiel pri predchádzaní odbočujúceho nákladného vozidla tento bočný odstup ani nemohol dodržať a toto bolo z technického hľadiska druhou príčinou vzniku dopravnej nehody zo strany cyklistu. Podľa záveru znaleckého posudku A.. E. K. bola technickou príčinou vzniku dopravnej nehody v súčinnosti s nesprávnou technikou jazdy vodiča Iveco aj nesprávna technika jazdy bicyklistu, ktorý na vzniknutú situáciu nereagoval zastavením, ale snažil sa predchádzať vozidlo Iveco po pravej strane.

65. K vykonanému dokazovaniu oboznámením obsahu znaleckých posudkov A.. Š. M. a A.. E. K. na pojednávaní, ktoré boli vypracované v trestnom konaní sp. zn. 1T/71/2011 súd poznamenáva, že uvedenými posudkami vykonal dôkaz ako listinou, nakoľko vypracovanie týchto posudkov nenariadil súd konajúci v predmetnej veci, ale súd v trestnom konaní (viď Uznesenie Najvyššieho súdu SR sp. zn. 3 Cdo 26/2017, Uznesenie Najvyššieho súdu SR sp. zn. 5 Cdo 206/2012, v ktorom uviedol, že „ak je súdu v konaní predložený posudok, ktorý síce vypracovala osoba zapísaná v zozname znalcov, avšak jeho vypracovanie nenariadil súd (napr. posudok bol vypracovaný na základe požiadania

účastníka konania, prípadne v trestnom konaní), skutočne nejde o znalecký posudok v zmysle § 127 O. s. p. Aj takýmto „posudkom“ možno však vykonať dôkaz, ale iba ako listinou (viď R 22/1979, R 31/1993). Rozdielnosť sa prejaví najmä v hodnotení tohto dôkazu. Pokiaľ súd napriek tomu v procese vyhodnocovania výsledkov vykonaného dokazovania prizná stupeň preukázanosti zistení zodpovedajúcich inak zisteniam vyplývajúcim zo znaleckého posudku (§ 127 O. s. p.) takým zisteniam, ku ktorým dospel na základe „posudku“ vyhotoveného nie po nariadení súdom, ale na požiadanie niektorého z účastníkov konania (prípadne vypracovaný v trestnom konaní), ide o tzv. inú vadu konania v zmysle § 241 ods. 2 písm. b/ O. s. p.“

66. Súd nevykonal dôkaz výsluchom znalcov A.. Š. M. a A.. E. K., ktorý navrhoval tak žalovaný, ako aj intervenient, nakoľko menovaní neboli ako znalci ustanovení do tohto konania. Preto ich nebolo možné v konaní vypočuť ani ako znalcov, a nebolo možné ich vypočuť ani ako svedkov. Navyše, výsluch oboch týchto znalcov bol vykonaný na pojednávaní v trestnom konaní sp. zn. 1T/71/2011.

67. Súd len okrajovo na margo vyjadrenia intervenienta k znaleckému posudku znaleckého ústavu na pojednávaní dáva na správnu mieru, že keď intervenient vo vyjadrení poukazoval na stranu 24. posudku, kde znalec uvádza, že z možností zabránenia zrážke vyplýva, že ak by cyklista na vjazd vozidla kategórie N3 do cesty reagoval zastavením bicykla a nie snahou predísť vozidlo po pravej strane, tak ku zrážke by nedošlo a ďalej znalec uvádza, že bicyklista teda mal technické signály na to, aby reagoval na rozjazd vozidla zastavením a nesnažil sa vozidlo Iveco predísť po pravej strane, na základe čoho mal intervenient za to, že týmto sa znalecký posudok priklonil i k záverom, ktoré vyplývajú zo znaleckých posudkov vyhotovených rámci trestného konania, v tejto časti nešlo o názor znaleckého ústavu, ale len o reprodukciu znaleckého posudku A.. E. K., ktorého časť je obsahom znaleckého posudku znaleckého ústavu na str. 22 až 25.

68. Zodpovednosť za škodu spôsobenú prevádzkou dopravných prostriedkov upravená v § 427 až 431 Občianskeho zákonníka, ktorú treba aplikovať na predmetný prípad dopravnej nehody ako škodovej udalosti, je osobitným druhom občianskoprávnej zodpovednosti za škodu, ktorá spočíva na princípe objektívnej zodpovednosti. Na vznik tejto zodpovednosti sa teda nevyžaduje zavinené konanie. To však neznamená, že škoda spôsobená prevádzkou dopravného prostriedku nemôže byť zavinená. Zavinenie však nie je podmienkou vzniku tejto zodpovednosti. Ustanovenie § 427 upravuje subjekt tejto zodpovednosti, pričom podľa odseku 1 je tento subjekt určený bez ohľadu na to, prevádzkou akého dopravného prostriedku bola škoda spôsobená. Aj pre prípady zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou dopravných prostriedkov platí zásada vyjadrená v § 420 ods. 2 Občianskeho zákonníka, podľa ktorej škoda je spôsobená právnickou alebo fyzickou osobou, ak bola spôsobená pri ich činnosti tými osobami, ktoré na túto činnosť použili. To znamená, že vodič prevádzkovateľa dopravného prostriedku spravidla nebude zodpovedný za škodu spôsobenú prevádzkou dopravného prostriedku, ak dopravný prostriedok, prevádzkou ktorého bola spôsobená škoda, použil v rámci svojej činnosti pre prevádzkovateľa. Zodpovednosť za škodu podľa § 427 spočíva v tom, že ide o zodpovednosť za škodu vyvolanú osobitnou povahou prevádzky dopravného prostriedku. Medzi osobitnou povahou prevádzky a medzi spôsobenou škodou musí byť príčinná súvislosť. Osobitná povaha spočíva v tom, že z tejto prevádzky vyplýva pre okolitý svet zdroj zvýšeného nebezpečenstva v súvislosti s činnosťou a pohybom dopravného prostriedku. V záujme ochrany tretích (nezúčastnených) osôb sa riziko z prevádzky prenáša výlučne len na prevádzkovateľa. U prevádzkovateľa motorového vozidla je toto riziko znášania následkov zodpovednosti za škody spôsobené ich prevádzkou zmiernené tým, že každý prevádzkovateľ je zo zákona poistený pre prípad vzniku svojej zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla (zákon č. 381/2001 Z. z. v znení neskorších predpisov). Podľa ustanovenia odseku 1 sú objektmi zodpovednosti za škodu vyvolanou osobitnou povahou prevádzky dopravného prostriedku fyzické a právnické osoby vykonávajúce dopravu. Pri osobách vykonávajúcich dopravu (či už dopravu osôb alebo dopravu nákladu) je zodpovednosť za škodu podľa § 427 daná bez ohľadu na to, o aký dopravný prostriedok ide. Vodič motorového vozidla nie je prevádzkovateľom a za škodu podľa § 427 a nasl. zodpovedá len vtedy, keď sú u neho splnené podmienky ustanovené v § 430. Organizáciami vykonávajúcimi dopravu uvedenými v § 427 ods. 1 OZ treba rozumieť iba dopravné organizácie, ktorých hlavnou hospodárskou činnosťou je organizovanie a uskutočňovanie cestnej, železničnej, vodnej a vzdušnej dopravy osôb a nákladov. Tieto organizácie zodpovedajú vždy za škodu spôsobenú prevádzkou ich dopravných prostriedkov každého druhu podľa § 427 ods. 1 OZ (teda na základe zodpovednosti za škodu vyvolanú osobitnou povahou prevádzky bez zreteľa na zavinenie) bez ohľadu na to, či v súvislosti so vznikom škody išlo o dopravu, ktorá bola poskytovaním prepravných

služieb iným organizáciám alebo občanom, alebo o dopravu v rámci plnenia iných úloh (napr. o dopravu pohonných hmôt pre vlastné dopravné prostriedky) (R 109/1967). Motorové vozidlo je v prevádzke nielen vtedy, keď sa pohybuje, ale aj vtedy, keď síce stojí, ale v chode je jeho motor. Prevádzkou motorového vozidla je aj príprava na jazdu a bezprostredné výkony po ukončení jazdy, ako aj výkony potrebné na udržovanie vozidla. Už samo uvedenie motora do chodu patrí k prevádzke motorového vozidla bez ohľadu na to, či sa vozidlo uvedie do pohybu, alebo nie, či sa to stalo na ceste, prípadne na inom priestranstve prístupnom verejnosti, alebo ešte v garáži, a či motor uviedol do chodu sám prevádzateľ alebo jeho pracovník. Medzi okolnosti majúce pôvod v prevádzke patria aj nedostatky, či vady materiálu, aj nespoznateľné. Prevádzateľ sa nemôže zbaviť zodpovednosti za takto spôsobenú škodu ako škodu odvodzujúcu svoj pôvod z prevádzky (R 9/1972). Zodpovednosť za škodu spôsobenú prevádzkou dopravných prostriedkov sa posudzuje podľa ustanovenia § 427 OZ iba vtedy, keď je táto škoda vyvolaná osobitnou povahou prevádzky dopravného prostriedku, a nie teda vtedy, keď bola porušením právnej povinnosti v súvislosti s prevádzkou dopravného prostriedku spôsobená škoda nevyvolaná povahou tejto prevádzky (R 20/1975). Objektívna zodpovednosť za škody spôsobené prevádzkou dopravného prostriedku je pomerne prísna, pretože takmer vylučuje možnosti liberácie prevádzateľa. Liberácia prevádzateľa (jeho oslobodenie spod objektívnej zodpovednosti) prichádza do úvahy len v prípade, keď škoda nebola spôsobená okolnosťami, ktoré majú svoj pôvod v prevádzke. Okrem toho je liberácia viazaná na podmienku, že prevádzateľ preukáže, že škode nemohol zabrániť ani pri vynaložení všetkého úsilia, ktoré možno od neho požadovať. Vynaložením všetkého úsilia treba rozumieť všetku objektívnu starostlivosť, ktorá sa mohla vynaložiť na zabránenie vzniku škody. Prevádzateľ sa môže zbaviť zodpovednosti aj v prípade, ak je škoda spôsobená zavinením poškodeného. Zavinenie poškodeného Občiansky zákonník v ustanovení § 427 a nasl. neupravuje výslovne ako osobitný liberačný dôvod. Treba tu však vychádzať z toho, že ustanovenie § 441 Občianskeho zákonníka, ktoré upravuje zavinenie poškodeného, sa musí vzhľadom na svoju všeobecnú povahu uplatniť aj v tomto osobitnom prípade zodpovednosti. Výlučné zavinenie poškodeného môže síce viesť k úplnému zbaveniu sa zodpovednosti prevádzateľa za škodu, avšak len v tom prípade, keď škoda bola vyvolaná osobitnou povahou prevádzky (§ 427 ods. 1 Občianskeho zákonníka), ale nebola spôsobená okolnosťami, ktoré majú pôvod v prevádzke (§ 428 Občianskeho zákonníka). Ak bolo teda zavinenie poškodeného výlučne príčinou škody vyvolanej osobitnou povahou prevádzky dopravného prostriedku, prevádzateľ sa celkom zbaví zodpovednosti a škodu v plnom rozsahu znáša sám poškodený. Ak je však zavinený protiprávny úkon poškodeného len jednou z príčin škody vyvolanej osobitnou povahou prevádzky určitého dopravného prostriedku a ak bolo treba hľadať ďalšiu príčinu na strane prevádzateľa, potom poškodený znáša škodu len pomerne a sčasti za ňu zodpovedá prevádzateľ.

69. Podľa výpisu z obchodného registra žalovaného je predmetom činnosti žalovaného okrem iného aj vnútroštátna nákladná cestná doprava a medzinárodná nákladná cestná doprava, a to od 20.12.2005, teda aj v čase dopravnej nehody. Žalovaný bol v čase dopravnej nehody právnickou osobou vykonávajúcou dopravu, teda prevádzkovateľom motorového vozidla. V konaní bolo nesporné, že vodič vozidla Iveco, ktorým bola spôsobená škoda na zdraví žalobcu, bol v čase dopravnej nehody zamestnancom žalovaného a k dopravnej nehode došlo počas jazdy vykonávanej v rámci plnenia jeho pracovných povinností, keď ako vodič prepravoval náklad. Zodpovednosť žalovaného je daná ustanovením § 427 Občianskeho zákonníka v spojení s ustanovením § 420 ods. 1 a 2 Občianskeho zákonníka, titulom zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla.

70. Na základe vykonaného dokazovania dospel súd k záveru, že súčasne boli splnené všetky zákonom vyžadované predpoklady pre konštatovanie vzniku občianskoprávnej zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou dopravných prostriedkov, a to škodná udalosť vyplývajúca z osobitnej povahy prevádzky dopravného prostriedku, škoda a príčinná súvislosť medzi škodnou udalosťou a škodou. Zároveň súd nezistil ani jeden z dvoch liberačných dôvodov, teda ani spôsobenie škody okolnosťou, ktorá nemá pôvod v prevádzke a ktorej sa nemohlo zabrániť ani pri vynaložení všetkého úsilia, ktoré možno od prevádzkovateľa požadovať; na tomto mieste súd poukazuje na Rozsudok Krajského súdu v Banskej Bystrici sp. zn. 12Co/690/1969, podľa ktorého aj nespozorovanie bicyklistu alebo jeho neskoré spozorovanie vodičom motorového vozidla je okolnosťou, ktorá má pôvod v prevádzke motorového vozidla riadeného takýmto vodičom, a ani druhý liberačný dôvod, teda spôsobenie škody zavinením poškodeného, keď zo záverov znaleckého posudku nevyplýva, že by škodu spôsobil žalobca. Rovnako tak žalovaný v konaní nijako nepreukázal (ani nepreukazoval), že by v areáli podniku, kde došlo k dopravnej nehode, bol daný zákaz vstupu do objektu s bicyklom a žalobca by takýto zákaz porušil. Preto je uplatnený nárok žalobcu na náhradu škody voči žalovanému daný. Zodpovednosť nesie

prevádzkovateľ vozidla, teda žalovaný ako právnická osoba, ktorá má právnu a faktickú možnosť trvale disponovať s dopravným prostriedkom a v konaní nebolo sporné, že žalovaný je právnickou osobou vykonávajúcou dopravu ako predmet svojej podnikateľskej činnosti, čo vyplynulo aj z výpisu z obchodného registra.

71. Pokiaľ ide o výšku požadovanej náhrady škody, žalobca sa domáhal bolestného vo výške 7.009,15 Eur (počet bodov 515 x 13,61 Eur), sťaženia spoločenského uplatnenia vo výške 17.012,50 Eur (1250 x 13,61 Eur), náhrady na strate na zárobku vo výške 1.965,27 Eur, a nákladov na lieky 640,07 Eur. Podľa vyjadrenia žalovaného bolestné, sťaženie spoločenského uplatnenia, stratu na zárobku a liečebné náklady, má žalobca vyčíslené správne, ale ostatné nároky, ktorých sa domáha, nepreukázal nijakým spôsobom a nezdôvodnil ich. Intervenient považoval bolestné korektne obodované, sťaženie spoločenského uplatnenia akceptoval len s počtom bodov 900 (namiesto 1250), stratu na zárobku akceptoval vo vyčíslenej sume, liečebné náklady iba vo výške 305,05 Eur.

72. Súd žalobcovi priznal sumu bolestného a sťaženia spoločenského uplatnenia vo výške uplatnenej v žalobe, čo bolo v súlade s Lekárskym posudkom o bolestnom a o sťažení spoločenského uplatnenia, t. j. bolestné vo výške 7.009,15 Eur a sťaženie spoločenského uplatnenia vo výške 17.012,50 Eur. Rovnako súd žalobcovi priznal aj v žalobe uplatnenú náhradu na strate na zárobku vo výške 1.965,27 Eur. Tieto položky žalovaný nenamietal, považoval ich za správne vyčíslené. V časti týkajúcej sa nákladov na lieky sa súd stotožnil s námietkou intervenienta a žalobcovi priznal iba sumu 305,05 Eur, s odôvodením odvolávajúc sa na vyjadrenie intervenienta doručeného súdu dňa 07.04.2017. V časti týkajúcej sa náhrady škody na zdraví súd žalobcovi priznal celkovú sumu 26.291,97 Eur a vo zvyšnej časti (335,02 Eur) súd žalobu ako nedôvodnú zamietol.

73. V konaní sa žalobca okrem náhrady škody zároveň domáhal ochrany osobnosti a nemajetkovej ujmy v peniazoch. V súvislosti s uplatneným nárokom na náhradu nemajetkovej ujmy súd poukazuje na Rozsudok Najvyššieho súdu SR z 28. mája 2014 sp. zn. 7 Cdo 65/2013 (R 1/2015), podľa ktorého ten istý skutkový dej môže v niektorom prípade zakladať zároveň tak nárok na náhradu za bolesť a sťaženie spoločenského uplatnenia, ako aj nárok na náhradu nemajetkovej ujmy spôsobenej fyzickej osobe na jej osobnostných právach; tieto nároky treba dôsledne rozlišovať a pri ich posudzovaní mať na zreteli nielen odlišnosť vzťahov, z ktorých sú vyvodzované, ale tiež právnej úpravy, ktorá sa na ne vzťahuje. Zo žiadneho ustanovenia 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 nemožno vyvodiť, že by sa v rámci odškodňovania bolesti a sťaženia spoločenského uplatnenia mal zohľadniť aj zásah do dôstojnosti, súkromia alebo rodinného života poškodeného. Vychádzajúc z citovaného rozhodnutia Najvyššieho súdu SR je súd toho názoru, že nie je vylúčené, aby sa žalobca ako poškodený domáhal okrem náhrady škody na zdraví aj náhrady nemajetkovej ujmy v peniazoch.

74. Podľa argumentácie Krajského súdu v Trnave v rozsudku z 11. júla 2012 sp. zn. 24 Co 202/2011, popri nároku vyplývajúcom z titulu ochrany osobnosti podľa § 11 a nasl. Občianskeho zákonníka môže v určitých prípadoch vzniknúť poškodeným ďalší samostatný nárok - nárok na náhradu škody podľa § 420 a nasl. Občianskeho zákonníka (v danom prípade ide o osobitnú zodpovednosť podľa § 427 Občianskeho zákonníka za škodu vyvolanú osobitnou povahou prevádzky). Z titulu tejto zodpovednosti za náhradu škody má poškodený nárok podľa § 444 Občianskeho zákonníka na jednorazové odškodnenie vytrpenej bolesti a sťaženie jeho spoločenského uplatnenia. Ide o dva samostatné nároky - nárok na náhradu nemajetkovej ujmy pri zásahu do práva na ochranu osobnosti a nárok na náhradu škody na zdraví. Na jednej strane sú tieto nároky úplne samostatné, na strane druhej si však v istom zmysle konkurujú, lebo sú vyvodzované zo skutkových okolností, ktoré sú sčasti totožné. Tieto nároky je ale potrebné dôsledne odlišovať. Nemožno pripustiť, aby sa osoba dotknutá na zdraví snažila v rámci ochrany osobnosti zvyšovať náhradu za bolesť a sťaženie spoločenského uplatnenia. Z odôvodnenia citovaného Rozsudku Najvyššieho súdu sp. zn. 7 Cdo 65/2013 vyplýva, že zmyslom náhrady nemajetkovej ujmy v peniazoch podľa § 13 ods. 2 Občianskeho zákonníka je dosiahnuť vyváženosť medzi ujmou na hodnotách ľudskej dôstojnosti a jej konkrétnym finančným vyjadrením. Cieľom je zmierniť nepriaznivý následok neoprávneného zásahu a poskytnúť čo najúplnejšiu a najúčinnejšiu občianskoprávnu ochranu osobnosti fyzickej osoby. Na rozdiel od toho, zmyslom

náhrady ujmy vzniknutej ako priamy dôsledok zásahu do telesnej (fyzickej) integrity fyzickej osoby (§ 444 Občianskeho zákonníka) je poskytnúť relutárnu náhradu za ujmu spôsobenú poškodením zdravia, jeho liečenia alebo odstraňovania jeho následkov (bolestné), resp. za ujmu na zdraví, ktorá má preukázateľne nepriaznivé následky pre životné úkony poškodeného, pre uspokojovanie jeho životných a spoločenských potrieb alebo pre plnenie jeho spoločenských úloh (sťaženie spoločenského uplatnenia). Správne preto Krajský súd v Trnave v rozsudku sp. zn. 24 Co 202/2011 ustálil, že žalobou uplatnené nároky sú „úplne samostatné“. Z ustanovení § 2 ods. 1, § 3 ods. 1 a 2 a § 4 ods. 1 a 2 zákona č. 437/2004 Z. z. treba vyvodiť, že zmyslom náhrady za bolesť a za sťaženie spoločenského uplatnenia je poskytnúť peňažnú náhradu za ujmu spôsobenú zásahom do telesnej integrity fyzickej osoby. Z nich, ani zo zásad na hodnotenie bolesti (§ 9 zákona č. 437/2004 Z. z.), zásad na hodnotenie sťaženia spoločenského uplatnenia (§ 10 zákona č. 437/2004 Z. z.), ale ani zo sadzieb bodového ohodnotenia (príloha 1. zákona č. 437/2004 Z .z.) nevyplýva, že by sa náhrady za bolesť a za sťaženie spoločenského uplatnenia poskytovali za ujmu, ktorá sa premieta do osobnostnej sféry fyzickej osoby a do jej postavenia v spoločnosti.

75. Pokiaľ ide o žalovaného ako osobu zodpovednú za zásah do osobnostných práv žalobcu, súd vec právne posudzoval podľa ustanovení § 11, § 13, § 427, § 428 a § 853 Občianskeho zákonníka a dospel k záveru, že ak podľa okolností konkrétneho prípadu, zodpovedá poškodenému za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla prevádzkovateľ vozidla, potom za použitia analógie (§ 853 Občianskeho zákonníka) zodpovedá tento prevádzkovateľ (aj) za nemajetkovú ujmu spôsobenú na chránených osobnostných právach fyzickej osoby. Žalovaný je preto pasívne legitimovaným subjektom, zodpovedným za neoprávnený zásah do osobnostných práv žalobcu a medzi neoprávneným zásahom a dotknutím osobnostnej sféry žalobcu je i bezprostredný vzťah príčiny a následku.

76. Otázka, či v prípade neoprávneného zásahu do osobnostných práv fyzickej osoby, ktorý bol vyvolaný zvláštnou povahou prevádzky dopravných prostriedkov, je osobou zodpovednou za zásah do osobnostných práv fyzickej osoby prevádzkovateľ motorového vozidla, ktorý zodpovedá za škodu spôsobenú prevádzkou tohto vozidla v zmysle § 427 <aspi://module='ASPI'&link='40/1964 Zb.%2523427'&ucin-k-dni='30.12.9999'> a nasl. Občianskeho zákonníka s tým, že pasívna vecná legitimácia prevádzkovateľa motorového vozidla vyplýva z analogického použitia § 427 <aspi://module='ASPI'&link='40/1964 Zb.%2523427'&ucin-k-dni='30.12.9999'> a nasl. Občianskeho zákonníka, už bola vyriešená ako otázka po právnej stránke zásadného významu. Podľa Rozsudku Najvyššieho súdu Slovenskej republiky z 26. septembra 2013 sp. zn. 3 Cdo 228/2012 (R 128/2014), pokiaľ bol neoprávnený zásah do osobnostných práv fyzickej osoby (§ 11 a nasl. Občianskeho zákonníka) spôsobený niekým, kto bol použitý právnickou osobou na realizáciu činnosti tejto právnickej osoby, považuje sa takýto zásah za zásah spôsobený priamo právnickou osobou. Pre posúdenie, či išlo o takúto činnosť je určujúca existencia miestneho, časového a vecného vzťahu k plneniu danej činnosti.

77. Na tomto mieste súd preberá argumentáciu Najvyššieho súdu SR uvedenú vo vyššie označenom rozhodnutí sp. zn. 3 Cdo 228/2012. V prejednávanej veci prvostupňový aj odvolací súd správne vychádzali z § 11 <aspi://module='ASPI'&link='40/1964 Zb.%252311'&ucin-k-dni='30.12.9999'> Občianskeho zákonníka, ktorý priznáva každej fyzickej osobe právo na ochranu proti zásahom do osobnosti, najmä života a zdravia, občianskej cti a ľudskej dôstojnosti, ako aj súkromia, svojho mena a prejavov osobnej povahy. Súčasťou práva na ochranu osobnosti je i právo na súkromie a rodinný život, ktoré v sebe zahrňuje tiež právo fyzickej osoby na spolužitie s ďalšími osobami, predovšetkým s členmi rodiny. Zákon nedefinuje pojem zásah ani nepodáva výpočet konkrétnych foriem zásahov, ktorými môžu byť dotknuté jej osobnostné práva. Je ním však bezpochyby tak aktívne konanie, ako aj pasívne správanie, ktoré má v zákone uvedené znaky. Týmito znakmi sú predovšetkým neoprávnenosť zásahu a jeho objektívna spôsobilosť negatívne dopadnúť na chránené osobnostné práva fyzickej osoby. Medzi neoprávneným zásahom a poškodením (ohrozením) niektorého z osobnostných práv musí byť vzťah príčinnej súvislosti. Ak určité konanie vykazuje zákonné znaky zásahu do chránených osobnostných práv, má fyzická osoba právo najmä domáhať sa, aby sa upustilo od neoprávnených zásahov a aby jej bolo poskytnuté primerané zadosťučinenie (§ 13 ods. 1 <aspi://module='ASPI'&link='40/1964 Zb.%252313'&ucin-k-dni='30.12.9999'> Občianskeho zákonníka). Vyššie už bolo uvedené, že vznik právneho vzťahu, obsahom ktorého je na jednej strane právo domáhať sa ochrany podľa § 11 <aspi://module='ASPI'&link='40/1964 Zb.%252311'&ucin-k-dni='30.12.9999'> Občianskeho zákonníka a na druhej strane povinnosť znášať sankcie uložené súdom, je podmienený tým, že ide o zásah neoprávnený a tiež objektívne spôsobilý privodiť ujmu na osobnosti. Účastníkom,

ktorý je v rámci tohto právneho vzťahu nositeľom uvedeného oprávnenia (subjektom ochrany), je fyzická osoba, do osobnostných práv ktorej bolo zasiahnuté. Účastníkom, ktorý je nositeľom povinnosti upustiť od neoprávnených zásahov do práva na ochranu osobnosti alebo odstrániť následky zásahov alebo poskytnúť primerané zadosťučinenie, je fyzická alebo právnická osoba, ktorá sa dopustila určitého konania neoprávnene zasahujúceho do chránených osobnostných práv (je pôvodcom, resp. subjektom zásahu). Predpokladom úspešného uplatnenia práva na ochranu osobnosti je nielen zistenie, že žalobca je fyzickou osobou, ktorej osobnostné práva boli porušené alebo ohrozené, ale rovnako tiež zistenie, že žalovaný sa dopustil toho konania, ktoré žalobca v konaní skutkovo vymedzoval a považoval za zásah do jeho chránených osobnostných práv. Obe zisťovania sú súčasťou skúmania, kto je v tom - ktorom konaní vecne legitimovaný. Vecnou legitimáciou sa rozumie stav vyplývajúci z hmotného práva, v rámci ktorého je jeden z účastníkov nositeľom oprávnenia (je aktívne legitimovaný) a druhý účastník je nositeľom právnej povinnosti (je pasívne legitimovaný). Pre právnické osoby je charakteristické to, že svoju vôľu nevytvárajú samostatne, ale prostredníctvom tých fyzických osôb, ktoré sú na to určené. Len prostredníctvom fyzických osôb právnická osoba tiež prejavuje svoju vôľu navonok, koná, robí právne úkony, zakladá právne vzťahy, vstupuje do právnych vzťahov, uplatňuje práva a plní povinnosti z týchto vzťahov. Ak bezprostredným pôvodcom zásahu do osobnosti bola fyzická osoba, ktorá bola právnickou osobou použitá na výkon jej činnosti, treba vyriešiť otázku, či konanie tejto fyzickej osoby je zásahom, za ktorý nesie zodpovednosť ona sama (bezprostredne konajúca fyzická osoba) alebo táto právnická osoba. Ustanovenia § 11 <aspi://module='ASPI'&link='40/1964 Zb.%252311'&ucin-k-dni='30.12.9999'> a nasl. Občianskeho zákonníka neobsahujú úpravu, ktorá by osobitne riešila túto otázku. Podľa § 853 <aspi://module='ASPI'&link='40/1964 Zb.%2523853'&ucin-k-dni='30.12.9999'> Občianskeho zákonníka platí, že občianskoprávne vzťahy, pokiaľ nie sú osobitne upravené ani týmto ani iným zákonom, sa spravujú ustanoveniami tohto zákona, ktoré upravujú vzťahy obsahom aj účelom im najbližšie. V tomto ustanovení Občianskeho zákonníka je upravená analógia. Analógia legis (analógia zákona) sa používa ako forma aplikácie zákona vtedy, keď treba riešiť otázku, riešenie ktorej nie je síce v zákone upravené, ale ten istý zákon upravuje riešenie podobného prípadu. Vychádza sa pritom z predpokladu, že zákonodarca by podľa rovnakých zásad upravil aj daný prípad. Dovolací súd sa stotožňuje s názorom, že právnym vzťahom zodpovednosti za nemajetkovú ujmu spôsobenú na osobnostných právach fyzickej osoby (§ 11 <aspi://module='ASPI'&link='40/1964 Zb.%252311'&ucin-k-dni='30.12.9999'> a nasl. Občianskeho zákonníka) sú obsahom a účelom najbližšie právne vzťahy zodpovednosti za majetkovú ujmu (škodu) spôsobenú v majetkovej sfére poškodeného (§ 420 <aspi://module='ASPI'&link='40/1964 Zb.%2523420'&ucin-k-dni='30.12.9999'> a nasl. Občianskeho zákonníka). V zmysle § 420 ods. 2 <aspi://module='ASPI'&link='40/1964 Zb.%2523420'&ucin-k-dni='30.12.9999'> Občianskeho zákonníka platí, že škoda je spôsobená právnickou osobou alebo fyzickou osobou, keď bola spôsobená pri ich činnosti tými, ktorých na túto činnosť použili. Tieto osoby samy za škodu takto spôsobenú podľa tohto zákona nezodpovedajú; ich zodpovednosť podľa pracovnoprávnych predpisov nie je tým dotknutá. Analogicky (§ 853 <aspi://module='ASPI'&link='40/1964 Zb.%2523853'&ucin-k-dni='30.12.9999'> Občianskeho zákonníka v spojení s § 420 ods. 2 tohto zákonníka), pokiaľ bol neoprávnený zásah do osobnostných práv fyzickej osoby spôsobený niekým, kto bol použitý právnickou osobou na realizáciu činnosti tejto právnickej osoby, považuje sa takýto zásah za zásah spôsobený priamo právnickou osobou.Dovolací súd k tomu poznamenáva, že rovnako aj Ústavný súd Slovenskej republiky v uznesení z 23. augusta 2007 sp. zn. I. ÚS 137/07 <aspi://module='JUD'&link='JUD56596SK'&ucin-k-dni='30.12.9999'> uviedol, že "podľa všeobecných ustanovení občianskeho hmotného práva je otázka zodpovednosti za škodu (vrátane zodpovednosti za nemajetkovú ujmu) konštituovaná tak, že za škodu, resp. za ujmu zodpovedá ten, kto ju spôsobil, pričom v prípade škody, resp. ujmy spôsobenej právnickou osobou ide o činnosť tých fyzických osôb, ktoré právnická osoba na túto činnosť použila (§ 420 <aspi://module='ASPI'&link='40/1964 Zb.%2523420'&ucin-k-dni='30.12.9999'>, ako aj § 11 <aspi://module='ASPI'&link='40/1964 Zb. %252311'&ucin-k-dni='30.12.9999'> a nasl. Občianskeho zákonníka)". Zásada, že podľa všeobecných ustanovení o zodpovednosti za škodu (§ 420 <aspi://module='ASPI'&link='40/1964 Zb.%2523420'&ucin-k-dni='30.12.9999'> a nasl. Občianskeho zákonníka) zodpovedá právnická osoba aj za zásah do osobnostných práv bezprostredne spôsobený fyzickou osobou konajúcou v rámci výkonu činností, ktorými bola poverená právnickou osobou, nie je zásadou výlučnou. Tak, ako sú zvláštnou skupinou zásahov do majetkovej sféry tie prípady, v ktorých škoda bola spôsobená prevádzkou dopravných prostriedkov (§ 427 <aspi://module='ASPI'&link='40/1964 Zb.%2523427'&ucin-k-dni='30.12.9999'> a nasl. Občianskeho zákonníka), rovnako osobitnou je aj skupina tých zásahov do osobnostnej sféry, v prípade ktorých nemajetková ujma bola spôsobená prevádzkou dopravných prostriedkov. Pokiaľ je na mieste analogické použitie ustanovenia § 420 ods. 2 <aspi://module='ASPI'&link='40/1964 Zb.

%2523420'&ucin-k-dni='30.12.9999'> Občianskeho zákonníka pri určení, či zodpovednosť za zásah do osobnostných práv nesie fyzická osoba bezprostredne konajúca alebo právnická osoba, za ktorú fyzická osoba konala v rámci výkonu činností, ktorými bola poverená touto právnickou osobou, je rovnako na mieste analogické použitie ustanovenia § 427 ods. 2 <aspi://module='ASPI'&link='40/1964 Zb.%2523427'&ucin-k-dni='30.12.9999'> Občianskeho zákonníka pri určení subjektu zodpovedného za zásah do osobnostných práv, ktorý bol spôsobený prevádzkou dopravných prostriedkov. Vychádzajúc z uvedeného možno konštatovať, že tak, ako podľa okolností konkrétneho prípadu zodpovedá za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla prevádzkovateľ vozidla poškodenému, zodpovedá tento prevádzkovateľ (aj) za nemajetkovú ujmu spôsobenú na chránených osobnostných právach fyzickej osobe. Záver odvolacieho súdu, že za neoprávnený zásah do osobnostných práv fyzickej osoby, ktorý bol vyvolaný zvláštnou povahou prevádzky dopravných prostriedkov, zodpovedá analogicky prevádzkovateľ motorového vozidla (§ 853 <aspi://module='ASPI'&link='40/1964 Zb.%2523853'&ucin-k-dni='30.12.9999'> a 427 <aspi://module='ASPI'&link='40/1964 Zb.%2523427'&ucin-k-dni='30.12.9999'> Občianskeho zákonníka), nespočíva teda v zmysle vyššie uvedeného na nesprávnom právnom posúdení veci (§ 241 ods. 1 písm. c/ <aspi://module='ASPI'&link='99/1963 Zb.%2523241'&ucin-k-dni='30.12.9999'> O.s.p.).

78. Vychádzajúc z citovaného rozhodnutia dospel súd k záveru, že v prípade neoprávneného zásahu do osobnostných práv fyzickou osobou (zamestnancom), ktorá bola právnickou osobou (zamestnávateľom) použitá na výkon činnosti, pri ktorej k zásahu došlo, za zásah a ním spôsobenú ujmu zodpovedá analogicky táto právnická osoba. V danom prípade ide o zodpovednosť za zásah do osobnostných práv žalobcu, ku ktorému došlo v súvislosti s dopravnou nehodou (prevádzkou dopravného prostriedku) vedúcou k poškodeniu zdravia žalobcu. Tak, ako v prípade škody (majetkovej ujmy) spôsobenej touto osobitnou prevádzkou zodpovedá prevádzkovateľ vozidla, treba analogicky (§ 853 <aspi://module='ASPI'&link='40/1964 Zb.%2523853'&ucin-k-dni='30.12.9999'> a § 427 <aspi://module='ASPI'&link='40/1964 Zb.%2523427'&ucin-k-dni='30.12.9999'> a nasl. Občianskeho zákonníka) vyvodiť jeho zodpovednosť aj v prípade spôsobenia nemajetkovej ujmy na osobnostných právach. Prevádzkovateľom dopravného prostriedku je ten, kto má trvalú možnosť právnej a faktickej dispozície s ním. Pri tom nie je významné, či prevádzkovateľ vozidla bol alebo nebol bezprostredným pôvodcom zásahu do osobnosti. V danom prípade bol vodič zamestnancom žalovaného - prevádzkovateľa dopravného prostriedku a dopravnú nehodu spôsobil v rámci činnosti, ktorou plnil svoje pracovné povinnosti. Žalovaný teda nesie zodpovednosť za zásah do osobnostných práv žalobcu. Za tento zásah by vodič zodpovedal žalobcovi iba za predpokladu, že by nekonal v rámci svojho poverenia (predpoklady jeho zodpovednosti ale neboli dané). Žalovaný objektívne zodpovedá za škodu spôsobenú prevádzkou dopravných prostriedkov, vyvolanú zvláštnou povahou tejto prevádzky podľa § 427 Občianskeho zákonníka a tým aj za nemajetkovú ujmu spôsobenú prevádzkou dopravných prostriedkov na chránených osobnostných právach.

79. Jednou z prvoradých hodnôt osobnosti každej fyzickej osoby je život, zdravie, telo, t. j. telesná integrita každého jedného jednotlivca a jeho nedotknuteľnosť. Občiansky zákonník vytyčuje zdravie a život a tým celé telo ako základné hodnoty osobnosti každej osoby a poskytuje im ochranu. Obsahom práva na telesnú integritu je všeobecný zákaz neoprávnených zásahov občianskoprávnych subjektov do telesnej integrity osoby, na ktorú sa toto právo vzťahuje. Práva na ochranu osobnosti sú svojbytným a samostatným nárokom, ktorým Občiansky zákonník poskytuje osobitnú ochranu, a preto uplatnenie práva na náhradu škody nedoplňuje, nerozširuje, ani nenahrádza uplatnenie nárokov z titulu práva na ochranu osobnosti.

80. Aplikujúc ustanovenia § 11 a § 13 Občianskeho zákonníka má súd za to, že uvedené ustanovenia umožňujú priznať náhradu nemajetkovej ujmy za zásah do osobnosti fyzickej osoby aj v dôsledku dopravnej nehody. V danom prípade došlo preukázateľne k zásahu do osobnostného práva žalobcu, konkrétne do jeho práva na zdravie a telesnú integritu, ako aj do jeho osobnostného práva na súkromie, keď v dôsledku dopravnej nehody, za ktorú je podľa vykonaného znaleckého dokazovania zodpovedný žalovaný, sa v podstate natrvalo zmenil súkromný život žalobcu, ktorý sa musel zriecť predchádzajúceho spôsobu svojho života, nakoľko pred dopravnou nehodou veľa športoval, čoho sa musel vzdať, pretože jeho ľavá ruka je, ako sám povedal „vyradená“, o to horšie, že žalobca je ľavák, narušil sa aj jeho intímny život, vo viacerých bežných každodenných úkonoch zostal odkázaný na svoju manželku, má pretrvávajúce bolesti pri zmene počasia a obmedzenú polohu pri spánku, v neposlednom rade došlo k ovplyvneniu finančnej stránky rodiny, navyše má doživotnú traumu a fóbiu

z nákladných áut. Súd preto dospel k záveru, že peňažná satisfakcia je opodstatnená. So zreteľom na to, že morálna satisfakcia (§ 13 ods. 1 <aspi://module='ASPI'&link='40/1964 Zb.%252313'&ucin-k-dni='30.12.9999'> Občianskeho zákonníka) nie je v danom prípade postačujúca, má žalobca podľa § 13 ods. 2 <aspi://module='ASPI'&link='40/1964 Zb.%252313'&ucin-k-dni='30.12.9999'> a <aspi://module='ASPI'&link='40/1964 Zb.%252313'&ucin-k-dni='30.12.9999'> Občianskeho zákonníka právo na náhradu nemajetkovej ujmy v peniazoch. Podľa názoru súdu však výška žalobcom požadovanej náhrady nemajetkovej ujmy na osobnostných právach (50.000,- Eur) je nad všetku pochybnosť neprimeraná okolnostiam prípadu a následkom zásahu do týchto práv, neadekvátna a zároveň nie je žalobcom v takej výške nijako odôvodnená. Súdu sa javila primeraná náhrada nemajetkovej ujmy vo výške ním priznanej, t. j. 2.500,- Eur. Ustanovenie § 13 ods. 2 a 3 Občianskeho zákonníka nevymedzuje hranicu pre určenie výšky relutárnej formy náhrady za nemajetkovú ujmu. Náhrada nemateriálnej ujmy v peniazoch slúži len na zmiernenie následkov vzniknutej ujmy, pričom pri stanovení jej výšky je smerodajných niekoľko faktorov, a to či bol škodca pôvodcom takéhoto zásahu, či k zásahu do práv došlo úmyselne alebo z nedbanlivosti tak, ako aj to, ako bol žalobca uspokojený v trestnom konaní. Pre určenie výšky primeraného zadosťučinenia v peniazoch sú stanovené dve kritéria, z ktorých súd musí vychádzať, ktorými sú závažnosť vzniknutej nemajetkovej ujmy a okolnosti, za ktorých došlo k neoprávnenému zásahu do osobnosti fyzickej osoby (okolnosti, za ktorých došlo k poručenia práva). Súd je pritom vždy viazaný ústavným princípom proporcionality, v zmysle ktorého odškodnenie má byť dostatočné, dôstojné a adekvátne. Pri určení výšky náhrady súd prihliadol nielen na následky vzniknuté v dôsledku dopravnej nehody (najmä pretrvávajúce bolesti a zmena obvyklého spôsobu života pred dopravnou nehodou), ale aj na príčinu dopravnej nehody (to, že vodič nákladného vozidla nemal v úmysle poškodiť zdravie žalobcu, podľa vyjadrenia žalobcu sa mu bol ospravedlniť v nemocnici). Vo zvyšnej časti, t. j. nad výšku súdom určenej náhrady nemajetkovej ujmy, súd žalobu ako neopodstatnenú zamietol.

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

82. Podľa § 255 ods. 1 CSP, súd prizná strane náhradu trov konania podľa pomeru jej úspechu vo veci.

83. O náhrade trov konania súd rozhodol podľa § 262 ods. 1 CSP v spojení s § 255 ods. 1 CSP tak, že prevažne úspešnému žalobcovi priznal nárok na náhradu trov konania v rozsahu 97,70 %. Podľa výsledku konania ako celku bol hrubý úspech žalobcu v rozsahu 98,85 % a hrubý úspech žalovaného v rozsahu 1,15 %, keď žalobca sa podanou žalobou domáhal zaplatenia sumy 29.126,99 Eur (26.626,99 Eur + 2.500,- Eur) a súd zaviazal žalovaného na zaplatenie sumy 28.791,97 Eur. S poukazom na uvedený pomer úspechu strán vo veci a tým daný prevažný čistý úspech žalobcu v rozsahu 97,70 %, súd v konečnom dôsledku rozhodol tak, že žalobca má nárok na náhradu trov konania v uvedenom rozsahu. Súd poukazuje na skutočnosť, že v prípade priznania nemajetkovej ujmy sa má za to, akoby žalobca bol plne úspešný, nakoľko bol úspešný čo do základu nároku a výška priznanej sumy sa odvíjala iba od úvahy súdu, vychádzajúc zo satisfakčnej funkcie nemajetkovej ujmy a zásad spravodlivosti. Rozhodujúcou skutočnosťou v tomto prípade je konštatovanie, že došlo k neoprávnenému zásahu do osobnostných práv. Súd vychádza k nálezu Ústavného súdu SR z 23. januára 2014, sp. zn. IV. ÚS 599/2013-60.

84. Podľa § 262 ods. 2 CSP, o výške náhrady trov konania rozhodne súd prvej inštancie po právoplatnosti tohto rozsudku, samostatným uznesením, ktoré vydá súdny úradník.

Poučenie:

Proti tomuto rozsudku možno podľa § 355 ods. 1 CSP podať odvolanie v lehote 15 dní odo dňa jeho doručenia na Okresný súd Piešťany.

Odvolanie môže podať strana, v ktorej neprospech bolo rozhodnutie vydané (§ 359 CSP). Odvolanie len proti odôvodneniu rozhodnutia nie je prípustné (§ 358 CSP). Rozsah, v akom sa rozhodnutie napáda, môže odvolateľ rozšíriť len do uplynutia lehoty na podanie odvolania (§ 364 CSP).

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

Ak zákon na podanie nevyžaduje osobitné náležitosti, v podaní sa uvedie a) ktorému súdu je určené, b) kto ho robí, c) ktorej veci sa týka, d) čo sa ním sleduje a e) podpis (§ 127 ods. 1 CSP). Ak ide o podanie urobené v prebiehajúcom konaní, náležitosťou podania je aj uvedenie spisovej značky tohto konania (§ 127 ods. 2 CSP). Podanie urobené v listinnej podobe treba predložiť v potrebnom počte rovnopisov s prílohami tak, aby sa jeden rovnopis s prílohami mohol založiť do súdneho spisu a aby každý ďalší subjekt dostal jeden rovnopis s prílohami Ak sa nepredloží potrebný počet rovnopisov a príloh, súd vyhotoví kópie podania na trovy toho, kto podanie urobil (§ 125 ods. 3 CSP).

Podľa § 365 ods. 1 až 3 CSP, odvolanie možno odôvodniť len tým, že
a) neboli splnené procesné podmienky,
b) súd nesprávnym procesným postupom znemožnil strane, aby uskutočňovala jej patriace procesné práva v takej miere, že došlo k porušeniu práva na spravodlivý proces,
c) rozhodoval vylúčený sudca alebo nesprávne obsadený súd,
d) konanie má inú vadu, ktorá mohla mať za následok nesprávne rozhodnutie vo veci,
e) súd prvej inštancie nevykonal navrhnuté dôkazy, potrebné na zistenie rozhodujúcich skutočností,
f) súd prvej inštancie dospel na základe vykonaných dôkazov k nesprávnym skutkovým zisteniam,
g) zistený skutkový stav neobstojí, pretože sú prípustné ďalšie prostriedky procesnej obrany alebo ďalšie prostriedky procesného útoku, ktoré neboli uplatnené, alebo
h) rozhodnutie súdu prvej inštancie vychádza z nesprávneho právneho posúdenia veci.

Odvolanie proti rozhodnutiu vo veci samej možno odôvodniť aj tým, že právoplatné uznesenie súdu prvej inštancie, ktoré predchádzalo rozhodnutiu vo veci samej, má vadu uvedenú v odseku 1, ak táto vada mala vplyv na rozhodnutie vo veci samej.

Odvolacie dôvody a dôkazy na ich preukázanie možno meniť a dopĺňať len do uplynutia lehoty na podanie odvolania.

Podľa § 366 CSP, prostriedky procesného útoku alebo prostriedky procesnej obrany, ktoré neboli uplatnené v konaní pred súdom prvej inštancie, možno v odvolaní použiť len vtedy, ak
a) sa týkajú procesných podmienok,
b) sa týkajú vylúčenia sudcu alebo nesprávneho obsadenia súdu,
c) má byť nimi preukázané, že v konaní došlo k vadám, ktoré mohli mať za následok nesprávne rozhodnutie vo veci alebo
d) ich odvolateľ bez svojej viny nemohol uplatniť v konaní pred súdom prvej inštancie.

Oprávnený môže podať návrh na vykonanie exekúcie podľa zákona č. 233/1995 Z. z. o súdnych exekútoroch a exekučnej činnosti (Exekučný poriadok), ak povinný dobrovoľne nesplní, čo mu ukladá vykonateľné rozhodnutie (§ 38 ods. 2 Exekučného poriadku).