

Nepoužitie cyklistickej prilby a otázka spoluzavinenia škody cyklistom pri dopravnej nehode z pohľadu nemeckej, českej a slovenskej judikatúry
Failure to wear a bicycle helmet and the issue of a cyclist's contributory negligence in a traffic accident from the perspective of German, Czech and Slovak case law

JUDr. Ivana Klimáčková

Paneurópska vysoká škola, Fakulta práva, Ústav súkromného práva

Anotácia

Príspevok sa zaoberá prípadom nepoužitia ochrannej prilby cyklistom počas jazdy na bicykli a otázkou, ktorá vzniká vtedy, keď pri dopravnej nehode spôsobenej prevádzkou motorového vozidla a/alebo vedením motorového vozidla, utrpí cyklista úraz hlavy – spoluzavinil cyklista takúto škodu? Príspevok poukazuje na to, ako bol tento prípad rozhodnutý nemeckými súdmi. Venuje sa slovenskej právnej úprave *de lege lata* a prístupom slovenských a českých súdov v tejto oblasti. Uvádza riešenie prípadu podľa slovenskej právnej úpravy a úvahy *de lege ferenda*.

Annotation

The paper deals with the case of a cyclist's failure to wear a protective helmet while cycling and the issue that arises when the cyclist suffers a head injury in a traffic accident caused by the operation of a motor vehicle and/or driving a motor vehicle – is the cyclist also at fault for such an injury? The paper highlights how this case was decided by the German courts. It deals with Slovak legal regulation *de lege lata* and the approaches of Slovak and Czech courts in this area. It provides a solution to the case according to Slovak legal regulation and considerations *de lege ferenda*.

Kľúčové slová

Cyklista, nepoužitie prilby, prevádzka motorového vozidla, vedenie motorového vozidla, dopravná nehoda, úraz hlavy, škoda, zodpovednosť za škodu, spoluzavinenie

Key words

Cyclist, failure to wear a helmet, operation of a motor vehicle, driving a motor vehicle, traffic accident, head injury, damage, liability for damage, contributory negligence

Úvod

S účinnosťou od 1.12.2019 došlo u nás k zmene zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o cestnej premávke“). Táto zmena (okrem iného) spočívala v tom, že z ust. § 55 ods. 9 zákona o cestnej premávke bola

vypustená povinnosť cyklistov starších ako 15 rokov chrániť si hlavu riadne upevnenou ochrannou prilbou počas jazdy na bicykli mimo obce. Pre jazdu v obci zákon o cestnej premávke prilbu cyklistom starším ako 15 rokov naďalej neukladal. Znamená uvedená zmena v právnej úprave, že takýto cyklista by sa správal v súlade s právom, pokiaľ by prilbu počas jazdy na bicykli nepoužil avšak došlo by k dopravnej nehode, ktorú by cyklista nespôsobil, ale utrpel by pri nej úraz hlavy? Inak vyjadrené, je v takomto prípade možné alebo nie cyklistovi pričítať spoluzavinenie pre nepoužitie cyklistickej prilby počas jazdy? Zodpovedanie týchto otázok je dôležité z toho dôvodu, že ak by si cyklista súdnou cestou uplatnil nárok na náhradu škody na zdraví a bolo by mu možné pričítať spoluzavinenie, viedlo by to k zníženiu nároku cyklistu na náhradu škody podľa miery spoluzavinenia škody.

Uvedenej problematike nie je v slovenskej odbornej literatúre venovaná väčšia pozornosť. Pritom podnetom pre diskusiu môže byť právna úprava, súdna prax a reakcie odbornej verejnosti na ne v zahraničí. V príspevku sa v tomto smere upriamujeme na Nemecko a Česko, ktorých právna úprava výslovne neukladá dospelému cyklistovi povinnosť použiť počas jazdy na bicykli cyklistickú prilbu, súdy však vo vyššie položených otázkach došli k odlišným záverom.

Nemecká právna úprava a judikatúra

Nemecko je považované za cyklisticky rozvinutú krajinu. Povinnosť nosiť prilbu pri jazde na bicykli Verordnung zur Neufassung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vom 6. März 2013 (BGBl. I, S. 367) (Nariadenie k novému zneniu pravidiel cestnej premávky (nem. skr. StVO) zo 6. marca 2013 (Spolková zbierka zákonov I, str. 367)) (ďalej len „StVO“)[1] pre cyklistov nestanovuje. Napriek tomu v rokoch 2013 – 2014 vyvolal v odbornej verejnosti veľkú diskusiu a polarizáciu rozsudok Oberlandesgericht Schleswig (Vrchný krajský súd, Nemecko, ďalej aj „OLG Schleswig“) zo dňa 5.6.2013, 7 U 11/12, a rozsudok Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor, Nemecko, ďalej len „BGH“) zo dňa 17.6.2014, VI ZR 281/13[2], ktorý uvedený rozsudok OLG Schleswig sčasti zrušil.

Išlo o prípad žalobkyne – cyklistky, ktorá v cestnej premávke pri dopravnej nehode utrpela poranenia hlavy a súdnou cestou sa domáhala náhrady škody. K dopravnej nehode došlo 7.4.2011 tak, že žalobkyňa išla na svojom bicykli smerom do centra mesta. Na pravom okraji vozovky parkovala žalovaná v prvom rade so svojím osobným motorovým vozidlom poisteným u žalovanej v druhom rade (poisťovňa) pre prípad zodpovednosti za škodu spôsobenú tretím osobám. Žalovaná v prvom rade otvorila bezprostredne pred blížiacou sa žalobkyňou dvere vodiča, ktorým sa žalobkyňa nemohla vyhnúť, narazila do dverí a spadla na zem. Žalobkyňa padla na záhlavie a utrpela ťažké poranenia lebky a mozgu. Bolo nesporné, že žalovaná v prvom rade sama zapríčinila nehodu. Žalované však žalobkyni pripisovali spoluzavinenie v rozsahu 50 %, lebo nemala cyklistickú prilbu.

Landgericht Flensburg (Krajský súd Flensburg, Nemecko, ďalej aj „LG Flensburg“), ako prvostupňový súd, rozsudkom zo dňa 12.1.2012, 4 O 265/11, žalobe v plnom rozsahu vyhovel bez vykonania dokazovania. LG Flensburg uzavrel, že prevádzkou motorového vozidla žalovaná v prvom rade poškodila telo a zdravie žalobkyne. Za prevádzku motorového vozidla súd považoval aj fázy statickej dopravy, obzvlášť teda nastupovanie a vystupovanie. Predpoklad zavinenia žalované nevyvrátili.

Spoluzavinenie podľa § 254 BGB (Bürgerliches Gesetzbuch, občiansky zákonník, ďalej len „BGB“)[3] LG Flensburg žalobkyni nepričítal. Poukázal pritom na to, že judikatúra a literatúra, vychádzajúc z rozsudku Oberlandesgericht Düsseldorf (Vrchný krajský súd, Nemecko, ďalej len „OLG Düsseldorf“)[4], zaujali

ohľadom povinnosti nosiť prilbu prístup, ktorý rozlišuje medzi bežnými cyklistami a obzvlášť ohrozenými cyklistami. Podľa OLG Düsseldorf: *„Zásadne sa nepredpokladá spoluzavinenie cyklistu jazdiaceho bez prilby. Len pre obzvlášť ohrozených cyklistov, najmä pre deti a športovo ambiciózných pretekárskych cyklistov bude výčitka spoluzavinenia oprávnená.“*

LG Flensburg ďalej poukázal na § 21a ods. 2 StVO, ktorý upravuje povinnosť nosiť prilbu, ale len pri jazde na motocykli s najväčšou konštrukčnou rýchlosťou motocykla prevyšujúcou 20 km/h. Podľa súdu *„zákonodarca týmto nestanovil v zákone povinnosť nosenia ochrannnej prilby pre cyklistu, hoci si uvedomoval účinok ochranných prilieb na predchádzanie škodám...“* Zároveň podľa súdu *„účastník cestnej premávky sa musí vedieť spoľahnúť v prvom rade na právny predpis tak, že keď dodržiava rámec StVO, správa sa právne neutrálne, čo vylučuje protiprávnosť, ale aj v pozitívnom zmysle, že koná ako v premávke treba... Okrem toho neexistuje všeobecné presvedčenie, že nosenie ochrannnej prilby pre cyklistov je nevyhnutné, takže cyklistovi sa zvyčajne spoluzavinenie nepripisuje.“*

OLG Schleswig (odvolací súd) pripísal žalobkyni spoluzavinenie vo výške 20 %, lebo ako cyklistka nemala prilbu, a tým zanedbala ochranné opatrenia kvôli vlastnej bezpečnosti. Z výsledkov dokazovania súd ustálil, že nenosenie ochrannnej prilby bolo príčinou rozsahu poranení hlavy žalobkyne. Podľa znalca *„obrazec poranení svedčí v prospech prevažne lineárnej akcelerácie a pôsobenia sily v pozdĺžnom smere hlavy. Práve pri lineárnom pôsobení síl s príslušnými pomliaždeninami mozgu na okrajoch lebky a pri zlomeninách lebky ponúkajú cyklistické prilby (na rozdiel od poranení v dôsledku rotačnej akcelerácie hlavy alebo penetrujúceho pôsobenia sily) najvyššiu ochranu. Prilby majú funkciu deformačnej zóny, ktorá absorbuje tupé pôsobenie energií. Sila nárazu sa rozdelí na väčšiu plochu a tým sa zmierni. V dôsledku toho sa zníži pravdepodobnosť zlomeniny lebky a zabrzdí sa pohyb mozgu, ktorý na protiľahlej strane utrpí menej výraznú pomliaždeninu (tzv. poranenie „contre-coup“). Keďže cyklistická prilba poskytuje najvyššiu ochranu pri ľahkom až stredne ťažkom úraze a pri páde žalobkyne z bicykla došlo k silnému pôsobeniu sily na hlavu, pokiaľ ide o druh a závažnosť, prilba by síce nedokázala úrazu zabrániť, ale minimálne by ho v určitom rozsahu mohla zmierniť.“* Podľa súdu sa aj bez porušenia zákonných predpisov predpokladá spoluzavinenie, keď poškodený zanedbá starostlivosť, ktorú zvykne vynakladať riadny a rozumný človek na to, aby sa vyhol vlastnej ujme.

Podľa názoru BGH (rozhodujúcom o dovolaní) skutočnosť, že žalobkyňa nemala cyklistickú prilbu, s ohľadom na rozsah poranení, ktoré utrpela (na rozdiel od názoru odvolacieho súdu), nevedie k zníženiu nároku podľa § 254 BGB. Podľa BGH nejde v rámci § 254 BGB o protiprávne porušenie právnej povinnosti, ktorá existuje voči inej osobe alebo verejnosti, ale o porušenie príkazov o vnímaní vlastných záujmov, teda o porušenie povinnosti voči sebe samému. Spoluzavinenie poškodeného v zmysle § 254 ods. 1 BGB sa predpokladá už vtedy, keď poškodený zanedbá starostlivosť, ktorú zvykne vynakladať riadny a rozumný človek na to, aby sa vyhol vlastnej ujme. Musí sa správať „správne v premávke“, čo nie je určené len pravidlami cestnej premávky, ale aj konkrétnymi okolnosťami a nebezpečenstvami v premávke, ako aj tým, čo je pre účastníkov premávky primerané, aby toto riziko podľa možnosti minimalizovali. Vzhľadom na to podľa BGH *„pre spoluzavinenie žalobkyne by postačovalo, keby bolo pre cyklistov kvôli vlastnej ochrane nevyhnutné nosenie ochrannnej prilby v čase nehody v roku 2011 podľa všeobecného povedomia o premávke.“* K tomu BGH ďalej uvádza, že vhodné správanie v premávke sa nedá odôvodniť iba rizikom poranenia a vedomosťou o tom. Poznatky o možnostiach ako pristupovať k riziku poranenia prostredníctvom ochranných opatrení ešte neodôvodňujú záver, že cyklista sa správa vhodne v premávke len vtedy, keď nosí prilbu. Technický vývoj

má iba obmedzenú výpovednú hodnotu pre posúdenie otázky, aké správanie skutočne zodpovedá všeobecnému povedomiu o premávke v rozhodnom čase. V súvislosti s posúdením vhodného správania v premávke sa poukazuje na existujúce úradné štatistiky o skutočnej akceptácii cyklistickej prilby. Bundesanstalt für Straßenwesen (Spolkový výskumný ústav pre cestnú infraštruktúru, Nemecko, „ďalej len „BAST“) vykonáva od polovice 70-tych rokov 20. storočia pravidelné reprezentatívne prieskumy v rámci dopravy na území celého štátu. Na základe toho v roku 2011 nosilo v obci prierezo vo v rámci všetkých vekových skupín 11 % cyklistov ochrannú prilbu. Podľa BGH preto nevyhnutnosť nosenia cyklistickej prilby v roku 2011 nezodpovedala všeobecnému povedomiu o premávke.

Reakcie odbornej verejnosti a judikatúra nemeckých súdov v ďalšom období

Z nemeckej odbornej verejnosti sa rozsudkom BGH zaoberali napr. A Morell^[5] a T. Hilpert – Janßen^[6]. Títo autori v podstate súhlasili s rozsudkom súdu, nie však s jeho odôvodnením. Podľa T. Morella, BGH nehľadal povedomie, ale jednoducho vyvodil povedomie zo správania. Autor poukazuje na to, že ak sú medzi účastníkmi cestnej premávky, ktorí tvoria väčšinu, v podstate neinteligentné osoby, zistené všeobecné dopravné povedomie nie je konkretizáciou individuality inteligentnej osoby. Podľa uvedeného autora, prípady spoluzavinenia z nedbanlivosti sa môžu bezproblémovo rozhodnúť bez toho, aby sa použilo všeobecné dopravné povedomie. Navrhuje kritérium primeranosti, ktoré vyžaduje zváženie nákladov a úžitku s ohľadom na opatrenie starostlivosti a zváženie záujmov škodcu a poškodeného. Podľa T. Hilpert – Janßen, zákonodarca rozhodol ohľadom povinnosti nosiť prilbu v § 21a StVO, podľa ktorého cyklisti takú povinnosť nemajú. Poukazuje na to, že napriek viacerým novelám, ku ktorým došlo od roku 1980, zákonodarca nerozšíril túto povinnosť na cyklistov. Uvedený autor je toho názoru, že predpoklady pre zavinenie možno zohľadniť, len ak to vyplýva zo zákona alebo zmluvy. „Zavinenie voči sebe“, ktoré sa odôvodňuje odchýlkou od „normálneho správania“ a za kritérium berie „správnu“ alebo „rozumnú“ osobu, ako aj „všeobecné dopravné povedomie“ alebo „všeobecné vzdelané presvedčenie“, nie je z mnohých hľadísk dostatočné na odôvodnenie spoluzavinenia. Vymedzenie spoluzavinenia musí vychádzať z úsudku zákonodarcu.

Uvedené odlišné názory zmenu v nazeraní súdov zrejme nespôsobili. V ďalšom období z rozsudku BGH vychádzajú ďalšie súdy, napr.:

- Oberlandesgericht Hamm (Krajinský súd Hamm, Nemecko), rozsudok zo dňa 22.11.2022, 7U 8/22 – žalobca na bicykli (bez ochrannej prilby) sa zrazil so žalovaným na pretekárskom bicykli. Súd uzavrel, že podľa všeobecného dopravného povedomia nebolo v roku 2016 pre cyklistu nevyhnutné nosenie cyklistickej prilby na vlastnú ochranu.
- Oberlandesgericht Nürnberg (Krajinský súd Norimberg, Nemecko) rozsudok zo dňa 20.8.2020, 13 U 1187/20 – žalobkyňa (bez ochrannej prilby) pri zrážke s vozidlom žalovaného padla z bicykla a utrpela vážne poranenia hlavy. Súd uzavrel, že podľa všeobecného dopravného povedomia nebolo v roku 2017 pre cyklistu nevyhnutné nosenie cyklistickej prilby na vlastnú ochranu.^[7]
- Oberlandesgericht Hamm, rozsudok zo dňa 14.2.2023, 7 U 90/22 – vozidlo sa zrazilo s bicyklom žalobkyne (bez ochrannej prilby). Súd uzavrel, že podľa všeobecného dopravného povedomia nebolo v roku 2018 pre cyklistu nevyhnutné nosenie cyklistickej prilby na vlastnú ochranu. Podľa prieskumu BAST^[8], v roku 2019 nosilo ochrannú prilbu vo všetkých vekových skupinách

v meste 18% a na vidieku 22,8% pozorovaných cyklistov. Všeobecné dopravné povedomie by sa podľa súdu dalo predpokladať z viac ako 50%.

Česká právná úprava, judikatúra a odborné názory

Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) (ďalej len „zákon o silničním provozu“) v pôvodnom znení účinnom od 1.1.2001 stanovil v § 58 ods. 1 povinnosť za jazdy použiť ochrannú prilbu schváleného typu (podľa zákona č. 38/1995 Sb. a vyhlášky č. 102/1995 Sb.) a mať ju nasadenú a riadne pripevnenú na hlave pre cyklistov mladších ako 15 rokov. S účinnosťou od 1.7.2006 bola veková hranica zvýšená na 18 rokov. S účinnosťou od 1.1.2024 sa upravila formulácia povinného subjektu – po novom je to „osoba mladšia ako 18 rokov jazdiaca alebo prepravovaná na bicykli“.

Pri zvyšovaní vekovej hranice z 15 na 18 rokov sprevádzala novelu debata odbornej a laickej verejnosti, či nestanoviť povinnosť nosiť prilbu pre každého – bez ohľadu na vek^[9]. Poslanci hovorili o predstave dedinských babičiek, ktoré sú nútené jazdiť na bicykli v ochranných prilbách, keď idú napr. na omšu.^[10] Prevážilo negatívne stanovisko.^[11]

Z českej judikatúry je potrebné uviesť predovšetkým dva prípady^[12], z ktorých citujeme závery Nejvyššího soudu České republiky. V prvom prípade, dňa 10.6.2004 došlo k dopravnej nehode, pri ktorej vodič motorového vozidla zrazil cyklistu (bez prilby). Podľa Nejvyššího soudu České republiky (dovolací súd) „*existence právního předpisu (zákon č. 361/2000 Sb.), který přímo upravuje povinnost cyklisty mladšího 15 let používat ochrannou přilbu, však nevylučuje aplikaci § 415 obč. zák. na projednávaný případ. Na věc je totiž nutno nahlížet tak, že osobám mladším 15 let zákon ukládá použití ochranné přilby bezpodmínečně, aby byly v každé situaci chráněny, zatímco u osob starších ponechává na jejich uvážení a zodpovědnosti, kdy je potřebné přilbu použít a kdy nikoli*“. Dovolací súd potom uzavrel, že „*nepoužití ochranné přilby cyklistou starším 15 let je porušením prevenční povinnosti podle § 415 obč. zák. a může v rozsahu, v němž se podílelo na vzniku (zvětšení) škody utrpěné cyklistou při dopravní nehodě, zakládat jeho spoluzavinění na vzniku škody ve smyslu § 441 obč. zák.*“ (rozsudok Nejvyššího soudu České republiky zo dňa 20.1.2010, sp. zn. 25 Cdo 2258/2008).

V ďalšom prípade, dňa 26.4.2008 došlo k dopravnej nehode, pri ktorej vodič motorového vozidla po tom, čo s vozidlom zastavil pri pravom okraji pozemnej komunikácie, otvoril ľavé predné dvere vozidla v čase, kedy ho vľavo obchádzala cyklistka, došlo k stretu, následkom ktorého o niekoľko dní cyklistka zomrela. Podľa Nejvyššího soudu České republiky (dovolací súd) „*odpovědnost za škodný následek vzniklý z provozu dopravního prostředku tíží žalovanou, jelikož zvláštní povaha tohoto provozu vedla bezprostředně ke vzniku škody na zdraví poškozené. Za rozhodující je však třeba považovat okolnost, že poškozená při jízdě na kole nepoužila cyklistickou přilbu, a tím přispěla k podstatně závažnějšímu (smrtelnému) následku, než ke kterému by podle znaleckého posudku došlo, pokud by přilbu použila. Je totiž nutné přihlížet i ke spoluzavinění poškozeného, který následkem škodné události zemřel a od něhož odvozují nárok jeho pozůstalí...*“ (rozsudok Nejvyššího soudu České republiky zo dňa 27.6.2012, sp. zn. 25 Cdo 2974/2011)^[13]. Prípád sa dostal aj pred Ústavní soud České republiky, ktorý ústavnú sťažnosť pozostalých (žalobcov v pôvodnom konaní) odmietol (uznesenie Ústavního soudu České republiky zo dňa 26.2.2013, sp. zn. IV. ÚS 3652/12).

Odborná verejnosť sa postavila k rozsudku Nejvyššího soudu České republiky zo dňa 20.1.2010, sp. zn. 25 Cdo 2258/2008, skôr kriticky. Napr. P. Čech v súvislosti so subsidiárnym uplatnením § 415 obč. zák. súdom namietal, že zákonodarca uložením povinnosti len deťom a mladistvým túto povinnosť neponechal pre zostávajúcu populáciu bez úpravy, ale sa nepriamo vyslovili proti nej. Ďalej P. Čech poukázal na neobvyklosť nosenia prilby napr. pri starších ľuďoch na dedine a tiež na to, že vo všeobecnom právnom vedomí je vryté práve to, že prilba pre dospelých cyklistov nie je povinná. Uvedený autor však pripustil, aby bol pomer viny rozdelený tak, že polovičnú vinu by niesol vodič a polovičnú vinu cyklistka (súdy pripísali poškodenej cyklistike 80% spoluzavinenie, čo považoval uvedený autor za prehnané). Podľa P. Čecha nebezpečnejšie si počínal vodič, lebo keby nebolo jeho nepozornosti, cyklistka by žila aj bez prilby.^[14] Podľa Z. Kühna v zahraničí (vo Francúzsku, Holandsku, Španielsku) je nosenie prilby záležitosťou len menšieho počtu športovcov či cyklistov, ktorí sa venujú rizikovým športom a nikoho by tam asi nenapadlo vôbec hovoriť o tom, že cyklista svoje zranenie „spoluzavinil“. ^[15] Z novších názorov, podľa J. Hrádka „*musí být opuštěn přístup, kdy na podkladu § 415 zák. č. 40/1964 Sb. bylo například dovozeno spoluzavinění škody cyklistou, který nenosil cyklistickou helmu v běžném provozu a během pádu z kola si poranil hlavu (25 Cdo 2258/2008). Příslušná ochranná norma totiž takovou povinnost vyžadovala u cyklistů jen do určitého věku.*“^[16] Podľa F. Melzera, pokiaľ by úprava pravidiel prevádzky na pozemných komunikáciách bola komplexná ohľadom pravidiel správania, ktoré majú zabrániť vlastnému poškodeniu, potom už z tohto dôvodu nebolo riešenie, ku ktorému pristúpil Nejvyšší soud České republiky v rozsudku zo dňa 20.1.2010, sp. zn. 25 Cdo 2258/2008, správne. Tak tomu však v tomto ohľade podľa F. Melzera skôr nie je.^[17]

Stručný prehľad vývoja slovenskej právnej úpravy

Zákon č. 315/1996 Z. z. o premávke na pozemných komunikáciách, účinný od 1.4.1997^[18] do 31.1.2009, neukladal cyklistom povinnosť použiť cyklistickú prilbu počas jazdy na bicykli.

Slovenská republika, ako člen Európskej únie, pristúpila k odporúčaniu Európskej komisie zo dňa 21.10.2003, v súvislosti s ktorým bol vytýčený cieľ znížiť počet usmrtených pri dopravných nehodách v štátoch Európskej únie do roku 2010 o 50 %. Aby vláda Slovenskej republiky zvýšila bezpečnosť na slovenských cestách, na svojom zasadnutí dňa 18.5.2005 prijala uznesenie k návrhu Národného plánu na zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky na II. polrok 2005 s výhľadom do roku 2010^[19], a preto bol tiež prijatý zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov, účinný od 1.2.2009, ktorý v ust. § 55 ods. 9 stanovil cyklistom povinnosť počas jazdy na bicykli mimo obce chrániť si hlavu riadne upevnenou ochrannou prilbou (cyklisti v obci túto povinnosť nemali). Pre cyklistov mladších ako 15 rokov sa povinnosť vzťahovala aj na jazdu v obci. S účinnosťou od 1.1.2016 bola povinnosť rozšírená aj na prepravované osoby podľa § 55 ods. 3 písm. a) a c) uvedeného zákona.

S účinnosťou od 1.12.2019 bola povinnosť cyklistov počas jazdy na bicykli mimo obce chrániť si hlavu riadne upevnenou ochrannou prilbou zo zákona o cestnej premávke vypustená. Pre cyklistov mladších ako 15 rokov a pre prepravované osoby zostala povinnosť počas jazdy na bicykli použiť prilbu zachovaná.

Dôvodová správa k zákonu č. 393/2019 Z. z. uvádza tieto dôvody, ktoré viedli zákonodarcu k zmene úpravy: povinné nosenie prilieb pre cyklistov nevyplýva z medzinárodných dohovorov; voči dospelým

cyklistom ide o veľmi výnimočne zavedenú povinnosť, ktorú okrem Slovenska má v obdobnej podobe len Španielsko; aj voči maloletým cyklistom je zákonná povinnosť nosenia prilieb pomerne zriedkavá (nemajú ju zavedenú nielen cyklisticky rozvinuté krajiny ako Holandsko, Dánsko, Nemecko, Belgicko, Švajčiarsko, ale ani Poľsko a Maďarsko). Zároveň podľa dôvodovej správy: „Aj keď vo všeobecnosti sa nosenie prilby pre cyklistov odporúča, keďže ide o prostriedok, ktorý môže znížiť riziko ťažkého zranenia hlavy a mozgu, zákonná povinnosť pod hrozbou pokuty nie je osvedčeným prostriedkom na zníženie nehodovosti cyklistov, resp. podľa rôznych zahraničných štúdií môže skôr odrádzať od cyklistiky s otáznym reálnym vplyvom na bezpečnosť. Nosenie prilby mimo obce pre cyklistov nad 15 rokov sa tak ponecháva na zvážení a zodpovednosti každého cyklistu, či je ochotný chrániť svoj život a zdravie nosením ochrannej prilby, rovnako ako je ponechané na vlastnej zodpovednosti každého nosenie prilby v obci...“

Zo slovenskej súdnej praxe

Z rozhodovacej praxe slovenských súdov je potrebné poukázať na dva prípady:

Dňa 8.8.2008 došlo k dopravnej nehode tak, že vlastník motorového vozidla vyšiel von k svojmu pred domom odstavenému motorovému vozidlu, na ktorom otvoril dvere vodiča, vošiel do vozidla za účelom si z tohto niečo zobrať. Pri vystupovaní z vozidla sa dostatočne nepresvedčil, či tak môže bezpečne urobiť, pri otváraní dverí ich spodným rohom narazil do bicykla poškodenej, tá z neho spadla hlavou na cestu, utrpela ťažké zranenie, ktorému v nemocnici neskôr podľahla. Žalobca (manžel poškodenej) sa proti žalovanému v prvom rade (vlastník motorového vozidla) a žalovanému v druhom rade (poisťovňa) súdnou cestou domáhal náhrady škody a náhrady nemajetkovej ujmy. Námietku žalovaného v prvom rade **ohľadom povinnej výbavy cyklistky prilbou súd nezohľadnil, pretože zákon č. 315/1996 Z. z. o premávke na pozemných komunikáciách v znení účinnom v čase dopravnej nehody, povinnosť nosiť prilby cyklistom neukladal** (rozsudok Okresného súdu Trnava zo dňa 1.10.2014, sp. zn. 13C/126/2010, v spojení s dopĺňacím rozsudkom Okresného súdu Trnava zo dňa 12.11.2014, sp. zn. 13C/126/2010). Podľa odvolacieho súdu námietku žalovaného v prvom rade prvostupňový súd správne nezohľadnil (odvolací súd sa v tomto smere stotožnil s dôvodmi uvedenými prvostupňovým súdom) (rozsudok Krajského súdu Trnava zo dňa 1.7.2015, sp. zn. 24Co/368/2015). Najvyšší súd Slovenskej republiky (rozhodujúci o mimoriadnom dovolaní) mimoriadne dovolanie z procesných dôvodov odmietol (rozhodnutie Najvyššieho súdu Slovenskej republiky zo dňa 14.6.2017, sp. zn. 3MCdo/1/2016).

Dňa 2.8.2019 došlo k dopravnej nehode tak, že vodič motorového vozidla sa v plnej miere nevenoval vedeniu vozidla a dostatočne nesledoval situáciu v cestnej premávke. Preto na pred ním jazdiaceho cyklistu (bez prilby) nereagoval vôbec, ale až po zrážke s ním. V dôsledku dopravnej nehody došlo v ten istý deň k úmrtiu cyklistu. Žalobca v prvom rade (syn cyklistu) a žalobca v druhom rade (družka cyklistu) sa súdnou cestou domáhali proti žalovanému (poisťovňa) náhrady nemajetkovej ujmy, ktorá žalobcom mala byť spôsobená neoprávneným zásahom do ich práva na súkromie a rodinný život. Žalovaný opakovane v konaní argumentoval spoluzavinením cyklistu spočívajúcim v nedodržaní povinnosti použitia ochrannej prilby počas jazdy. Znalec sa v posudku k ochrannej prilbe nevyjadril vôbec (zrejme preto, že otázky, na ktoré mal v posudku odpovedať, s použitím prilby poškodeným žiadnym spôsobom nesúviseli). Podľa prvostupňového súdu, **s ohľadom na ust. § 55 ods. 9 prvá veta zákona o cestnej premávke v znení účinnom v čase nehody, poškodený povinnosť použitia ochrannej prilby počas**

jazdy nepochybne mal^[20]. Pre rozhodnutie súdu bola významná samotná skutočnosť, že poškodený „nepoužitím prilby porušil svoju právnu povinnosť v zmysle § 420 OZ, čo je potrebné pri rozhodnutí zohľadniť. Svoje právne povinnosti však porušil aj vodič motorového vozidla, a to vo väčšom rozsahu... Preto je súd toho názoru, že za nehodu zodpovedá v rozsahu 75%, vo zvyšku je zodpovedný poškodený“ (rozsudok Okresného súdu Dunajská Streda zo dňa 9.9.2022, sp. zn. 20C/19/2021). V odvolacom konaní, z dôvodu, že otázka existencie a rozsahu spoluzavinenia poškodeného nebola uplatnená v odvolaní žalobcov, odvolací súd vychádzal zo záverov prvostupňového súdu (rozsudok Krajského súdu Trnava zo dňa 25.7.2023, sp. zn. 24Co/38/2023).

Posúdenie problematiky spoluzavinenia cyklistu pri spôsobení škody na zdraví pri nepoužití cyklistickej prilby podľa slovenskej právnej úpravy

Pokiaľ by k porovnateľnej dopravnej nehode, uvádzanej ako ilustračný príklad, rozhodovaný v Nemecku (rozsudok BGH zo dňa 17.6.2014, VI ZR 281/13), ale napríklad aj v Českej republike (rozsudok Nejvyššího soudu České republiky zo dňa 27.6.2012, sp. zn. 25 Cdo 2974/2011, hoci v tomto prípade cyklista zomrel) došlo na území Slovenskej republiky, t. j. vodič motorového vozidla by zaparkoval motorové vozidlo pri pravom okraji vozovky (v meste) a bezprostredne pred blížiacim sa (dospelým) cyklistom jazdiacim bez prilby otvoril dvere vodiča, ktorým by sa cyklista nemohol vyhnúť, narazil by do dverí a spadol by na zem a utrpel by ťažké poranenia lebky a mozgu, pre právne posúdenie prípadu by bolo dôležité nasledovné (pokiaľ by k dopravnej nehode a teda k vzniku škody došlo napr. po 1.12.2019):

Pojem „prevádzka“ motorového vozidla. „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 údržbu vozidla. Už samo uvedenie motoru 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 verejnosti prístupnom alebo ešte v garáži, a či motor uviedol do chodu sám prevádzkovateľ alebo jeho pracovník.“^[21] Úkonom potrebným po skončení jazdy je napr. otvorenie dverí.^[22]

V posudzovanom prípade teda otvorenie dverí vodiča spadá pod pojem prevádzka motorového vozidla.

Zodpovednosť za škodu spôsobenú prevádzkou dopravných prostriedkov je upravená v § 427 až 431 zákona č. 40/1964 Zb. Občiansky zákonník v znení neskorších predpisov (ďalej aj „Občiansky zákonník“ alebo „OZ“). Podľa § 427 ods. 1 OZ: „Fyzické a právnické osoby vykonávajúce dopravu zodpovedajú za škodu vyvolanú osobitnou povahou tejto prevádzky.“ Podľa § 427 ods. 2 OZ: „Rovnako zodpovedá aj iný prevádzateľ motorového vozidla, motorového plavidla, ako aj prevádzateľ lietadla.“

V posudzovanom prípade dopravným prostriedkom je motorové vozidlo.

Zodpovednosť za škodu spôsobenú prevádzkou dopravného prostriedku je povahou objektívna zodpovednosť, teda na vznik tejto zodpovednosti sa zavinenie nevyžaduje, ide o zodpovednosť s možnosťou liberácie. Zavinenie poškodeného Občiansky zákonník neupravuje výslovne ako liberačný dôvod pri tomto prípade zodpovednosti, ust. § 441 OZ, ktoré upravuje zavinenie poškodeného, sa s ohľadom na svoju všeobecnú povahu uplatní aj v tomto prípade zodpovednosti.^[23] Zodpovedným subjektom je prevádzkovateľ (zákon používa výraz „prevádzateľ“) motorového vozidla. Občiansky

zákonník pojem prevádzkovateľ dopravného prostriedku nevymedzuje. Vo všeobecnosti prevádzkovateľom je osoba, ktorá má právnu a faktickú možnosť dlhodobej dispozície s dopravným prostriedkom, ktorého prevádzkou bola spôsobená škoda. Dispozícia sa vyznačuje využívaním základných funkcií dopravného prostriedku (najmä jazda), ďalej napr. údržbou, platením prevádzkových nákladov, zabezpečovaním a platením opráv dopravného prostriedku.^[24] Hoci spravidla pôjde o vlastníka^[25], vlastník môže preukázať, že prevádzkovateľom dopravného prostriedku je iná osoba^[26].

V posudzovanom prípade prevádzkovateľom dopravného prostriedku je vlastník dopravného prostriedku.

Predpokladmi vzniku zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou dopravného prostriedku sú:

1. udalosť vyvolaná osobitnou povahou prevádzky dopravného prostriedku (motorového vozidla),
2. škoda a
3. príčinná súvislosť medzi udalosťou a vznikom škody.

V posudzovanom prípade: Ad 1.) udalosť vyvolaná osobitnou povahou prevádzky motorového vozidla spočívala vo vytvorení nečakanej prekážky otvorením dverí motorového vozidla. Ad 2.) cyklista utrpel ťažké poranenia lebky a mozgu. Ad 3.) v dôsledku nárazu do nečakanej prekážky – otvorených dverí vodiča motorového vozidla (cyklista sa im nemohol vyhnúť), cyklista spadol na zem a utrpel uvedené poranenia.

Porušenie zákonnej povinnosti vodičom motorového vozidla. Právna úprava zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou dopravného prostriedku (§ 427 a nasl. OZ) **nie je** vo vzťahu k právnej úprave všeobecnej zodpovednosti za škodu (§ 420 OZ) úpravou *lex specialis*. Zodpovednosť vodiča motorového vozidla by preto mohla byť posúdená podľa ust. § 420 ods. 1 OZ, ktoré upravuje všeobecnú zodpovednosť za škodu (ako povahou subjektívnu zodpovednosť – s ohľadom na zavinenie). Vodič motorového vozidla sa totiž dostatočne nepresvedčil pred otvorením dverí vodiča, či tak môže urobiť bez ohrozenia bezpečnosti iných účastníkov cestnej premávky. Tým porušil ust. § 3 ods. 2 písm. a), § 4 ods. 1 písm. e) a § 24 ods. 1 zákona o cestnej premávke. Vzhľadom na to, že zodpovednosť podľa § 427 a nasl. OZ je objektívnou zodpovednosťou, môže byť uplatnenie nároku poškodeného voči zodpovednému subjektu podľa tohto druhu zodpovednosti vhodnejšie.^[27]

Akonáhle sú splnené predpoklady zodpovednosti za škodu, možno sa zaoberať otázkou, či a do akej miery sa na spôsobení škody podieľal sám poškodený.^[28]

Spoluzavinenie/zavinenie/spoluúčasť poškodeného (cyklistu). Zavinenie poškodeného je upravené v § 441 OZ nasledovne: „Ak bola škoda spôsobená aj zavinením poškodeného, znáša škodu pomerne; ak bola škoda spôsobená výlučne jeho zavinením, znáša ju sám.“^[29]

Vychádzajúc z predmetného zákonného ustanovenia, k zníženiu rozsahu povinnosti škodcu nahradiť škodu dochádza vtedy, ak spĺňa úkon poškodeného určitú zákonom požadovanú kvalifikáciu, a to:

- 1.) úkon poškodeného musí mať povahu zavineného úkonu a

2.) medzi týmto zavineným úkonom poškodeného a škodou spôsobenou škodcom musí existovať príčinná súvislosť.^[30]

Zavinený úkon poškodeného, ktorý spolupôsobil škodu, môže byť uskutočnený konaním alebo opomenutím takého konania, na ktoré bol poškodený povinný.^[31] Potom v rozsahu, v akom sa na vzniku škody podieľal úkon poškodeného, je vylúčená zodpovednosť škodcu.^[32] Ak by na strane poškodeného išlo o objektívne skutočnosti, ktoré sú neodvratiteľné, potom určenie podielov pripadajúcich na škodcu a poškodeného sa vykoná s použitím § 441 *per analogiam*.^[33] Náhoda, ak bola jednou z príčin vzniku škody, je objektívnou skutočnosťou, ktorá ťaží toho, koho postihla, t. j. poškodeného.^[34] Z českej súdnej praxe možno spomenúť tiež prípad, keď poškodený v zodpovedajúcom rozsahu niesol škodu aj vtedy, ak ju vyvolal svojím počínaním.^[35]

Hoci sa v ust. § 441 OZ používa slovné spojenie „zavinenie poškodeného“, dopadá toto zákonné ustanovenie nielen na prípady subjektívnej zodpovednosti podľa § 420 OZ, ale aj na prípady objektívnej zodpovednosti podľa § 427 a nasl. OZ.^[36]

Pre posúdenie prípadu sa treba zaoberať otázkou: Pokiaľ cyklista nepoužil počas jazdy na bicykli prilbu a došlo k dopravnej nehode, pri ktorej utrpel úraz hlavy, išlo zo strany cyklistu o zavinený protiprávny úkon, t. j. porušil cyklista nejakú povinnosť vyplývajúcu zo zákona? Povinnosti cyklistov spadajú do predmetu úpravy zákona o cestnej premávke. Predmet úpravy zákona o cestnej premávke, teda okruh spoločenských vzťahov, ktoré má tento zákon upraviť, je uvedený v jeho § 1, podľa ktorého tento zákon upravuje (okrem iného) „*práva a povinnosti osôb v súvislosti s cestnou premávkou*“. Podľa čl. 6 ods. 1 veta prvá Legislatívnych pravidiel vlády Slovenskej republiky, schválených uznesením vlády Slovenskej republiky zo dňa 4. 5. 2016 č. 164 v znení neskorších uznesení, „*zákon má upravovať v príslušnej oblasti všetky základné spoločenské vzťahy*“. Z uvedeného potom možno vyvodiť, že pokiaľ by zákonodarcu chcel uložiť cyklistom povinnosť použiť prilbu, úprava by mala byť obsiahnutá v zákone o cestnej premávke. Úmyslom zákonodarcu (ako vyplýva z dôvodovej správy uvedenej vyššie) nebolo uložiť dospelému cyklistovi povinnosť použitia prilby. Tento zákon v znení účinnom od 1.12.2019 preto nevyžaduje pre dospelého cyklistu jazdiaceho v obci (ani mimo obce) použitie cyklistickej prilby. V posudzovanom prípade teda cyklista neporušil zákon o cestnej premávke keď nepoužil prilbu počas jazdy.

Podľa súdnej praxe aj odbornej literatúry^[37] protiprávny úkon poškodeného môže spočívať v správaní, ktoré je v rozpore s ust. § 415 OZ (všeobecná prevenčná povinnosť). Preto sa v ďalšom texte zaoberáme tým, či nepoužitie prilby dospelým cyklistom je porušením ust. § 415 OZ napriek tomu, že zákon o cestnej premávke takú povinnosť neukladá? Tejto otázke nie je v slovenskej odbornej literatúre venovaný väčší priestor. Čiastočne sa problematike venuje M. Novotná, keď prípad cyklistu, ktorý nemá prilbu napriek tomu, že nie je uložená zákonná povinnosť jej používania, uvádza ako príklad kedy je potrebné sa zaoberať všeobecnou prevenčnou povinnosťou podľa § 415 OZ u poškodeného.^[38]

Skôr než by sme pristúpili k riešeniu otázky, či nepoužitie prilby je porušením ust. § 415 OZ, je potrebné zaoberať sa tým, či je daná aplikácia ust. § 415 OZ na posudzovaný prípad. Pokiaľ by nebola daná aplikácia ust. § 415 OZ, nemožno hovoriť ani o porušení ust. § 415 OZ. V tomto smere súdna prax vychádza z toho, že „*porušenie prevenčnej povinnosti pôsobí subsidiárne a prichádza do úvahy vtedy, keď neexistuje osobitné ustanovenie, ktoré sa vzťahovalo na daný prípad*“.^[39] Zákon o cestnej premávke použitie prilby dospelým cyklistom nevyžaduje. Preto už z tohto dôvodu by nemala byť daná

aplikácia ust. § 415 OZ. Ako však bolo uvedené vyššie, Nejvyšší soud České republiky uzavrel, že existencia zákona o silničnom provozu nevylučuje aplikáciu ust. § 415 obč. zák. v prípade cyklistov starších ako 15 rokov. V tomto smere sa však prikláňame k názoru P. Čecha, podľa ktorého *„zákonodarca uložením povinnosti len deťom a mladistvým túto povinnosť neponechal pre zostávajúcu populáciu bez úpravy, ale sa nepriamo vyslovili proti nej.“* Táto argumentácia je podľa nášho názoru použiteľná aj pre slovenské právne prostredie. Z dôvodovej správy k zmene zákona o cestnej premávke je dokonca zrejмый úmysel slovenského zákonodarcu, aby používanie prilieb pre cyklistov starších ako 15 rokov nebolo povinné (dôvodová správa používa formuláciu *„navrhuje sa vypustiť povinnosť“*). To, že P. Čech pripustil určitú vinu cyklistu s ohľadom na nami zdôvodnenú neaplikáciu ust. § 415 OZ na daný prípad však nemožno podporiť. Z tohto dôvodu teda nemožno cyklistovi pričítať spoluzavinenie.

Podľa § 415 OZ: *„Každý je povinný počínať si tak, aby nedochádzalo ku škodám na zdraví, na majetku, na prírode a životnom prostredí.“* Podľa citovaného zákonného ustanovenia je *„každý povinen zachovávať vždy takový stupeň pozornosti, ktorý lze po něm vzhledem ke konkrétní časové a místní situaci rozumně požadovat a který – objektivně posuzováno – je způsobilý zabránit nebo alespoň co nejvíce omezit riziko vzniku škod na životě, zdraví nebo majetku.“*^[40]

Slovenský zákonodarca síce nezľahčuje ochranu cyklistov pomocou prilby (formulácia v dôvodovej správe *„vo všeobecnosti sa nosenie prilby pre cyklistov odporúča, keďže ide o prostriedok, ktorý môže znížiť riziko ťažkého zranenia hlavy a mozgu“*). Napriek tomu pristúpil zákonodarca k vypusteniu povinnosti zo zákona o cestnej premávke pre jazdu mimo obce a pre jazdu v obci použitie prilby naďalej nevyžaduje. Pokiaľ by cyklistická prilba mala byť opatrením, ktoré by bolo rozumné od cyklistu požadovať ako spôsobilý prostriedok na zabránenie poškodenia jeho zdravia a života alebo aspoň zníženia rizika vzniku škôd na jeho živote a zdraví (v Nemecku sa vyžaduje, aby išlo o nevyhnutný prostriedok podľa všeobecného dopravného povedomia), sme toho názoru, že taká povinnosť by mala byť výslovne uvedená v zákone o cestnej premávke, do ktorého predmetu úpravy spadá, a nie vyvodzovaná zo všeobecnej prevenčnej povinnosti.

V rámci uvedenej problematiky treba uviesť, že podobne ako v § 441 OZ formuluje spoluzavinenie poškodeného aj Draft Common Frame of Reference v článku VI.–5:102 ods. 1^[41] (v prekl. Návrh spoločného referenčného rámca, ďalej len „DCFR“). Podľa DCFR sa však v záujme ochrany obetí dopravných nehôd na zníženie náhrady škody neprihliada napr. *„pokiaľ by nedostatočná opatrnosť poškodeného, ktorá prispela k vzniku škody na zdraví poškodeného motorovým vozidlom pri dopravnej nehode, nepredstavovala vážne zanedbanie takej opatrnosti, ktorá sa za daných okolností zjavne vyžadovala“* (článok VI.–5:102 ods. 2 písm. c) DCFR^[42]). Vážnym zanedbaním opatrnosti by bola napr. jazda na červenú alebo jazda pod vplyvom alkoholu.^[43]

Záver

Otázka spoluzavinenia cyklistu za škodu, ktorú utrpel pri dopravnej nehode, je aj pri podobných skutkových okolnostiach prípadu rozhodovaná slovenskými súdmi a súdmi v zahraničí (Nemecko, Česká republika) rozdielne. Podľa BGH pre spoluzavinenie dospelého bežného cyklistu by postačovalo, keby bolo pre cyklistov kvôli vlastnej ochrane nevyhnutné nosenie ochrannej prilby v čase nehody podľa všeobecného povedomia o premávke. BGH pri tom vychádza z prieskumov BAST. Úprava v slovenskom Občianskom zákonníku mala veľmi blízko k úprave v českom obč. zák. účinnom do 31.12.2013 (od

1.1.2014 je účinný nový český občiansky zákonník), napriek tomu závery súdov o spoluzavinení cyklistu sú v nami prezentovaných rozhodovaných prípadoch odlišné. Pokiaľ nebola povinnosť nosenia cyklistickej prilby stanovená zákonom (vychádzajúc z právnej úpravy účinnej v čase, kedy došlo k dopravnej nehode, a teda k vzniku škody), slovenský súd spoluzavinenie cyklistovi pre nepoužitie cyklistickej prilby nepričítal. Pokiaľ však právna úprava takú povinnosť cyklistovi stanovovala, súd spoluzavinenie cyklistovi pričítal. V tomto smere je potrebné uviesť, že zákonná úprava povinnosti sama o sebe nepostačuje k pričítaniu spoluzavinenia cyklistovi, ale porušenie povinnosti musí byť v príčinnej súvislosti so vznikom (rozsahom) škody. Vo vyššie uvedenom prípade (rozsudok Okresného súdu Dunajská Streda, zo dňa 9.9.2022, sp. zn. 20C/19/2021), podľa nášho názoru nepostupoval súd správne, keď nezadovážil znalecký posudok (vyjadrenie znalca) k ochrannej prilbe – t. j. či malo nepoužitie ochrannej prilby cyklistom vplyv na vznik (rozsah) škody, ktorú utrpel (v niektorých prípadoch dopravných nehôd totiž náraz na hlavu cyklistu môže byť tak silný, že cyklistovi by prilba nepomohla). Okrem uvedenej výhrady, prístup slovenských súdov k otázke spoluzavinenia považujeme za vhodný aj do budúcnosti. Subjekt občianskeho práva sa musí vedieť spoliehať na právnu úpravu (tak ako to uvádza LG Flensburg zo dňa 12.1.2012, 4 O 265/11). Pokiaľ by cyklistická prilba mala byť opatrením, ktoré by bolo rozumné od cyklistu požadovať ako spôsobilý prostriedok na zabránenie alebo aspoň zníženie rizika vzniku škôd na jeho zdraví a živote, sme toho názoru, že taká povinnosť by mala byť výslovne uvedená v zákone o cestnej premávke a nie vyvodzovaná z ust. § 415 OZ (všeobecnej preventívnej povinnosti) ako k tomu pristúpila česká súdna prax v prezentovaných súdnych rozhodnutiach. Za vhodný prístup k problematike spoluzavinenia poškodeného pri dopravných nehodách považujeme aj formuláciu v DCFR v snahe chrániť poškodených ako obeť dopravných nehôd. V príspevku sme dospeli k záveru, že podľa platnej právnej úpravy nemožno vyčítať cyklistovi, že prilbu počas jazdy nepoužil a pričítať mu z toho dôvodu spoluzavinenie.

Použité informačné zdroje

Čech, P., Dospělý cyklista bez prilby si za smrť môže (skoro) sám. In: Právní rádce č. 8, 2012

Fekete, I., Občiansky zákonník. 2. zväzok (Vecné práva, Zodpovednosť za škodu a za bezdôvodné obohatenie). Veľký komentár, 2. vydanie. Bratislava : Eurokódex, 2015

Hilpert – Janßen, T., Verkehrsunfall – Die Grenzen des Mitverschuldens am Beispiel der „Fahrradhelm-Entscheidungen“. In: Monatsschrift für Deutsches Recht, roč. 68, č. 12, 2014

Hrádek, J., In: Švestka, J. et al., Občanský zákoník. Komentář. Svazek VI. Praha : Wolters Kluwer, a. s. 2014

Klapáč, J., Zodpovednosť za škody spôsobené prevádzkou motorových vozidiel. Bratislava : VEDA, 1981

Kühn, Z., Jak je důležité mít přilbu. Zverejnené dňa 14.4.2010. [online] Dostupné na <https://jinepravo.blogspot.com/2010/04/jak-je-dulezite-miti-prilbu.html?m=1> (citované dňa 3.2.2024)

Melzer, F., In: Melzer, F. et al., Občanský zákoník – velký komentář. Svazek IX. § 2894 – 3081. Praha : Leges, 2018

Morell, A., Anmerkung. In: Juristenzeitung, Mohr Siebeck, roč. 69, č. 23, 2014

Novotná, M., Zodpovednosť za škodu v civilnom práve. Vybrané skutkové podstaty. Bratislava : VEDA, 2021

Plank, K., In: Vojčík, P. et al., Občiansky zákonník. Stručný komentár, prvé vydanie, Bratislava : IURA EDITION, spol. s r. o., 2008

Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law. Draft Common Frame of Reference (DCFR). Full Edition, Volume 4, Munich : Sellier, 2009

Psutka, J., In: Eliáš, K. et al. Občanský zákoník. Velký akademický komentář, 1. svazek. § 1 – 487, Praha : Linde Praha, a. s., 2008

Svoboda, J. et al., Občiansky zákonník. Komentár a súvisiace predpisy. 5. vydanie. Bratislava : EUROUNION, spol. s r. o., 2005

Švestka, J., Odpovědnost za škodu podle občanského zákoníku, Praha : Academia, nakladatelství Československé akademie věd, 1966

Švestka, J. et al., Občanský zákoník I. § 1- 459. Komentář. 1. vydání. Praha : C. H. Beck, 2008

Tichý, L., Hrádek, J. (eds.), Prokazování příčinné souvislosti multikauzálních škod, Praha : Univerzita Karlova v Praze, 2010

Dôvodová správa k návrhu zákona o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov

Dôvodová správa k návrhu zákona, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony (k zákonu č. 393/2019 Z. z.)

Legislatívne pravidlá vlády Slovenskej republiky, schválené uznesením vlády Slovenskej republiky zo dňa 4. 5. 2016 č. 164 v znení neskorších uznesení

Prieskum dostupný na <https://www.bast.de/DE/Publikationen/DaFa/2020-2019/2020-02.html>

Rozsudok LG Flensburg zo dňa 12.1.2012, 4 O 265/11

Rozsudok OLG Schleswig zo dňa 5.6.2013, 7 U 11/12

Rozsudok BGH zo dňa 17.6.2014, VI ZR 281/13

Rozsudok OLG Hamm zo dňa 22.11.2022, 7U 8/22

Rozsudok OLG Nürnberg zo dňa 20.8.2020, 13 U 1187/20

Rozsudok OLG Hamm zo dňa 14.2.2023, 7 U 90/22

Rozsudok OLG Düsseldorf zo dňa 18. 6. 2007, I-1 U 276/06

Rozsudok BGH zo dňa 4. 11. 2008, sp. zn. VI ZR 171/07

Rozsudok Nejvyššího soudu České republiky zo dňa 17.3.2009, sp. zn. 25 Cdo 3516/2007

Rozsudok Nejvyššího soudu České republiky zo dňa 20.1.2010, sp. zn. 25 Cdo 2258/2008

Rozsudok Nejvyššího soudu České republiky zo dňa 30.5.2012, sp. zn. 25 Cdo 500/2010

Rozsudok Nejvyššího soudu České republiky zo dňa 27.6.2012, sp. zn. 25 Cdo 2974/2011

Rozsudok Nejvyššího soudu České republiky zo dňa 30.9.2014, sp. zn. 25 Cdo 1229/2013

Rozsudok Nejvyššího soudu České republiky zo dňa 24.6.2020, sp. zn. 23 Cdo 202/2020

Uznesenie Nejvyššího soudu České republiky zo dňa 16.5.2002, sp. zn. 25 Cdo 1427/2001

Uznesenie Nejvyššího soudu České republiky zo dňa 21.3.2018, sp. zn. 4 Tdo 301/2018

Uznesenie Ústavního soudu České republiky zo dňa 26.2.2013, sp. zn. IV. ÚS 3652/12
Rozsudok Okresného súdu Trnava zo dňa 1.10.2014, sp. zn. 13C/126/2010, v spojení s doplňacím rozsudkom Okresného súdu Trnava zo dňa 12.11.2014, sp. zn. 13C/126/2010

Rozsudok Okresného súdu Trenčín zo dňa 22.4.2022, sp. zn. 35Cb/3/2019

Rozsudok Krajského súdu Trnava zo dňa 29.6.2022, sp. zn. 10Co/49/2022

Rozsudok Krajského súdu Trnava zo dňa 1.7.2015, sp. zn. 24Co/368/2015

Rozhodnutie Najvyššieho súdu Slovenskej republiky zo dňa 14.6.2017, sp. zn. 3MCdo/1/2016

Rozsudok Okresného súdu Dunajská Streda zo dňa 9.9.2022, sp. zn. 20C/19/2021

Rozsudok Krajského súdu Trnava zo dňa 25.7.2023, sp. zn. 24Co/38/2023

Rozsudok Najvyššieho súdu SSR zo dňa 27.10.1971, 1 Cz 42/72 (R 9/1972)

Nález Ústavného súdu Slovenskej republiky zo dňa 30.11.2021, sp. zn. I. ÚS 353/2021

Stanovisko občianskoprávneho kolégia Najvyššieho súdu Slovenskej republiky zo dňa 3.6.2014, Cpj 5/2014

Trestný rozkaz Okresného súdu Dunajská Streda zo dňa 25.6.2020, sp. zn. 18T/58/2020

Zhodnotenie Najvyššieho súdu ČSSR zo dňa 23.11.1983, sp. zn. Cpj 10/83 (R 3/1984)

Poznámky pod čiarou

[\[1\]](#) Uvedené nariadenie je prepracovaným znením nariadenia Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vom 16. November 1970 (BGBl. I, S. 1565) (Pravidlá cestnej premávky (nem. skr. StVO) zo 16. novembra 1970 (Spolková zbierka zákonov I, str. 1565)), ktoré povinnosť nosiť prilbu cyklistom tiež neukladalo.

[\[2\]](#) Hilpert – Janßen, T., Verkehrsunfall – Die Grenzen des Mitverschuldens am Beispiel der „Fahrradhelm-Entscheidungen“. In: Monatsschrift für Deutsches Recht, roč. 68, č. 12, 2014, str. 689

[\[3\]](#) Podľa § 254 (1) BGB: „Hat bei der Entstehung des Schadens ein Verschulden des Beschädigten mitgewirkt, so hängt die Verpflichtung zum Ersatz sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes von

den Umständen, insbesondere davon ab, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teil verursacht worden ist.“ Prekl.: „Přispělo-li zavinění poškozeného ke vzniku škody, závisí povinnost nahradit škodu a rozsah náhrady, která má být uhrazena, na okolnostech případu, zejména do jaké míry byla škoda způsobena převážně jednou ze stran.“ Preklad J. Hrádek, L. Tichý. In: Tichý, L., Hrádek, J. (eds.), Prokazování příčinné souvislosti multikauzálních škod, Praha : Univerzita Karlova v Praze, 2010, str. 114

[4] Rozsudok OLG Düsseldorf zo dňa 18. 6. 2007, I-1 U 276/06, Rozsudok BGH zo dňa 4. 11. 2008, VI ZR 171/07

[5] Morell, A., Anmerkung. In: Juristenzeitung, Mohr Siebeck, roč. 69, č. 23, 2014, str. 1168 – 1172

[6] Hilpert – Janßen, T., Verkehrsunfall – Die Grenzen des Mitverschuldens am Beispiel der „Fahrradhelm-Entscheidungen“. In: Monatsschrift für Deutsches Recht, roč. 68, č. 12, 2014, str. 689 – 693

[7] Podľa odôvodnenia rozsudku OLG Nürnberg zo dňa 20.8.2020, 13 U 1187/20, člen senátu tohto súdu pravidelne vykonáva vlastné sčítanie dopravy v Norimbergu, ktoré zohľadňujú cyklistov (okrem pretekárskych cyklistov a detí na detských bicykloch) vo vopred stanovenom čase. Výsledky v podstate zodpovedajú výsledkom z oficiálnych zdrojov – podľa prieskumov BAST.

[8] Prieskum je dostupný na <https://www.bast.de/DE/Publikationen/DaFa/2020-2019/2020-02.html>

[9] Čech, P., Dospělý cyklista bez přilby si za smrt může (skoro) sám. In: Právní rádce č. 8, 2012, str. 63

[10] Kühn, Z., Jak je důležité mít přilbu. Zveřejněné dňa 14.4.2010. [online] Dostupné na <https://jinepravo.blogspot.com/2010/04/jak-je-dulezite-miti-prilbu.html?m=1> (citované dňa 3.2.2024)

[11] Čech, P., Dospělý cyklista bez přilby si za smrt může (skoro) sám. In: Právní rádce č. 8, 2012, str. 63

[12] Je potrebné poznamenať, že Nejvyšší soud České republiky (hoci v trestnej veci) pristúpil k posúdeniu nepoužitia prilby cyklistom aj inak ako v prezentovaných dvoch prípadoch: „*Nedostatek ochranné přilby u poškozené nezakládal ani spoluzavinění poškozené, když tato jela rovněž, stabilně a pomalu. Povinnost použít ochrannou přilbu scháleného typu za jízdy na kole, mít ji nasazenou a řádně upevněnou na hlavě, má podle § 58 odst. 1 zákona o provozu na pozemních komunikacích toliko cyklista mladší 18 let.*“ (uznesenie Nejvyššího soudu České republiky zo dňa 21.3.2018, sp. zn. 4 Tdo 301/2018).

[13] Nejvyšší soud České republiky rozhodoval v rovnakom zložení senátu ako keď rozhodol rozsudkom zo dňa 20.1.2010, sp. zn. 25 Cdo 2258/2008.

[14] Čech, P., Dospělý cyklista bez přilby si za smrt může (skoro) sám. In: Právní rádce č. 8, 2012, str. 63 – 64

[15] Kühn, Z., Jak je důležité mít přilbu. Zveřejněné dňa 14.4.2010. [online] Dostupné na <https://jinepravo.blogspot.com/2010/04/jak-je-dulezite-miti-prilbu.html?m=1> (citované dňa 3.2.2024)

[16] Hrádek, J. In: Švestka, J. et al., Občanský zákoník. Komentář. Svazek VI. Praha : Wolters Kluwer, a. s. 2014, str. 892

[17] Melzer, F. In: Melzer, F. et al., Občanský zákoník – velký komentář. Svazek IX. § 2894 – 3081, Praha : Leges, 2018, str. 293

[18] S výnimkou niektorých ustanovení, ktoré nadobudli účinnosť neskôr.

[19] Dôvodová správa k návrhu zákona o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

[20] Podľa údajov uvedených v trestnom rozkaze Okresného súdu Dunajská Streda zo dňa 25.6.2020, sp. zn. 18T/58/2020, k dopravnej nehode došlo mimo obce.

[21] R 9/1972, na ktoré sa odvoláva aj odôvodnenie Stanoviska občianskoprávného kolégia Najvyššieho súdu Slovenskej republiky zo dňa 3.6.2014, Cpj 5/2014.

[22] Rozsudok Okresného súdu Trnava zo dňa 1.10.2014, sp. zn. 13C/126/2010, v spojení s doplniacim rozsudkom Okresného súdu Trnava zo dňa 12.11.2014, sp. zn. 13C/126/2010.

[23] Klapáč, J. Zodpovednosť za škody spôsobené prevádzkou motorových vozidiel. Bratislava : VEDA, 1981, s. 69

[24] Psutka, J. In: Eliáš, K. et al. Občanský zákoník. Velký akademický komentář, 1. svazek. § 1 – 487, Praha : Linde Praha, a. s., 2008, str. 871

[25] Plank, K. In: Vojčík, P. et al., Občiansky zákonník. Stručný komentár, prvé vydanie, Bratislava : IURA EDITION, spol. s r. o., 2008, str. 496

[26] Psutka, J. In: Eliáš, K. et al. Občanský zákoník. Velký akademický komentář, 1. svazek. § 1 – 487, Praha : Linde Praha, a. s., 2008, str. 872

[27] V tejto súvislosti je však potrebné poukázať na prípad zo súdnej praxe, keď došlo k úmrtiu cyklistu a v súdnom konaní o náhradu nemajetkovej ujmy súd vychádzal zo záverov trestného konania, v ktorom bol škodca uznaný vinným z prečinu usmrtienia, a teda síce súd konštatoval možnosť posúdenia prípadu podľa § 427 OZ aj podľa § 420 OZ, napokon vec posúdil podľa § 420 OZ. Rozsudok Okresného súdu Trnava zo dňa 1.10.2014, sp. zn. 13C/126/2010

[28] Obdobne Škárová, M. In: Švestka, J. et al. Občanský zákoník I. § 1- 459. Komentář. 1. vydání. Praha : C. H. Beck, 2008, str. 1133

[29] Vzorom pre úpravu § 441 OZ, ale aj pre úpravu § 254 BGB bolo ustanovenie § 1304 ABGB (Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch, Všeobecný občiansky zákonník, Rakúsko). In: Fekete, I. Občiansky zákonník. 2. zväzok (Vecné práva, Zodpovednosť za škodu a za bezdôvodné obohatenie). Veľký komentár, 2. vydanie. Bratislava : Eurokódex, 2015, s. 742. Podľa § 1304 ABGB: „Wenn bei einer Beschädigung zugleich ein Verschulden von Seite des Beschädigten eintritt; so trägt er mit dem Beschädiger den Schaden verhältnismäßig; und, wenn sich das Verhältnis nicht bestimmen läßt, zu gleichen Teilen.“ Prekl.: „Existuje-li zavinění též na straně poškozeného, nese tento škodu se škůdcem poměrně. Nelze-li poměr určit, pak rovným dílem.“ Preklad J. Hrádek, L. Tichý. In: Tichý L, Hrádek, J. (eds.), Prokazování příčinné souvislosti multikauzálních škod. Praha : Univerzita Karlova v Praze, 2010,

str. 113. Je důležité poznamenat, že nepoužitím cyklistické prilby cyklistom sa zaoberali aj súdy v Rakúsku. Podľa Rozhodnutia Oberster Gerichtshof (Najvyšší súd, Rakúsko, skr. OGH) zo dňa 28.3.2012, 2 Ob 42/12h „*je obhajiteľné pojetí, podle kterého nenošení cyklistické prilby v roce 2006 nezakládá spoluzavinění poškozeného*“. Citované podľa Melzer, F. et al. Občanský zákoník – velký komentář. Svazek IX. § 2894 – 3081. Praha : Leges, 2018, s. 293

[30] Švestka, J., Odpovědnost za škodu podle občanského zákoníku, Praha : Academia, nakladatelství Československé akademie věd, 1966, str. 157; Holub, M. et al., Odpovědnost za škodu v právu občanském, pracovním, obchodním a správním. Praktická příručka. 2. vydání, Praha . Linde Praha, a. s., 2004, s. 89; Podobne podľa D. Švecovej, pre záver o zavinení poškodeného musia byť dané všetky zákonné predpoklady vzniku zodpovednosti za škodu, a to zavinený protiprávny úkon, vznik škody a príčinná súvislosť medzi nimi. In: Svoboda, J. et al. Občiansky zákonník. Komentár a súvisiace predpisy. 5. vydanie. Bratislava : EUROUNION, spol. s r. o., 2005, s. 364

[31] Švestka, J., Odpovědnost za škodu podle občanského zákoníku, Praha : Academia, nakladatelství Československé akademie věd, 1966, str. 157

[32] Rozsudok Nejvyššího soudu České republiky zo dňa 30.9.2014, sp. zn. 25 Cdo 1229/2013

[33] Zhodnotenie Najvyššieho súdu ČSSR zo dňa 23.11.1983, sp. zn. Cpj 10/83 (R 3/1984)

[34] Ako náhodu súd posúdil napr. skĺznutie nohy cyklistky z pedála bicykla. In: Rozsudok Nejvyššího soudu České republiky zo dňa 30.9.2014, sp. zn. 25 Cdo 1229/2013.

[35] Rozsudok Nejvyššího soudu České republiky zo dňa 30.5.2012, sp. zn. 25 Cdo 500/2010. V danom prípade škodca (žalovaný) naviezol do vojenského obvodu odpad a uložil ho spôsobom, ktorý založil tzv. čiernu skládku. Odpad (rozmočený priemyselne nevyužitý starý papier) mal byť použitý na cvičné účely vojska. Poškodená (žalobkyňa) dala súhlas k umiestneniu odpadu v danej lokalite (šťasti priamo do jazera). Zamestnanci poškodenej umožnili škodcovi tiež prístup do lokality. Podľa súdu „*bez aktivního přispění žalobkyně (jejích zaměstnanců) by k neekologickému zavezení jezírek nedošlo, a v tom spočívá účast žalobkyně na vzniku škody.*“

[36] Rozsudok Nejvyššího soudu České republiky zo dňa 30.9.2014, sp. zn. 25 Cdo 1229/2013

[37] Napr. Rozsudok Nejvyššího soudu České republiky zo dňa 24.6.2020, sp. zn. 23 Cdo 202/2020. Z odborných názorov napr. M. Škárová In: Švestka, J. et al. Občanský zákoník I. § 1 – 459. Komentář. 1. vydání. Praha : C. H. Beck, 2008, s. 1131

[38] Novotná, M. Zodpovednosť za škodu v civilnom práve. Vybrané skutkové podstaty. Bratislava : VEDA, 2021, str. 28

[39] Rozsudok Okresného súdu Trenčín zo dňa 22.4.2022, sp. zn. 35Cb/3/2019, podobne tiež rozsudok Krajského súdu Trnava zo dňa 29.6.2022, sp. zn. 10Co/49/2022, uznesenie Nejvyššího soudu České republiky zo dňa 16.5.2002, sp. zn. 25 Cdo 1427/2001

[40] Rozsudok Nejvyššího soudu České republiky zo dňa 17.3.2009, sp. zn. 25 Cdo 3516/2007

[41] VI.- 5:102 DCFR: „*Contributory fault and accountability. (1) Where the fault of the person suffering the damage contributed to the occurrence or extent of legally relevant damage, reparation*

is to be reduced according to the degree of such fault.” Prekl. „Spoluzavinenie a zodpovednosť. (1) Ak zavinenie poškodeného prispelo k vzniku alebo zväčšeniu rozsahu právne relevantnej škody, náhrada škody sa zníži podľa miery takého zavinenia.” In: Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law. Draft Common Frame of Reference (DCFR). Full Edition. Volume 4. Munich : Sellier, 2009, p. 3627

[\[42\]](#) „(2) However, no regard is to be had to: ... (c) the injured person’s want of care contributing to that person’s personal injury caused by a motor vehicle in a traffic accident, unless that want of care constituted profound failure to take such care as was manifestly required in the circumstances.”

Ibidem p. 3627

[\[43\]](#) Ibidem, pp. 3631- 3632