

Súd: Okresný súd Prešov
Spisová značka: 29C/36/2019
Identifikačné číslo súdneho spisu: 8119213705
Dátum vydania rozhodnutia: 18. 10. 2023
Meno a priezvisko sudcu, VSÚ: JUDr. Diana Vlčková
ECLI: ECLI:SK:OSPO:2023:8119213705.15

ROZSUDOK V MENE SLOVENSKEJ REPUBLIKY

- 21 - 29C/36/2019

Okresný súd Prešov v spore žalobcu: Generali Česká poisťovna a.s., so sídlom Spálená 75/16, Nové Město, 110 00 Praha 1, Česká republika, IČO: 45 272 956, konajúca prostredníctvom organizačnej zložky Generali Poist'ovňa, pobočka poisťovne z iného členského štátu, IČO: 54 228 573, so sídlom Lamačská cesta 3/A, 841 04 Bratislava, oddiel: Po, vložka č.: 8774/B, zast. SD LEGAL s.r.o., advokátska kancelária so sídlom Žriedlova 3, 040 01 Košice, IČO: 51 717 395, proti žalovanému: A. B., nar. XX.XX.XXXX, bytom C. D. XX, XXX XX E., zast.: JUDr. Ing. Adrián Cupák, advokát so sídlom kancelárie Dr. Goldbergera 249/1, 089 01 Svidník, IČO: 40 803 350, o zaplatenie 2.718,93 eur s príslušenstvom, takto

rozhodol:

- 21 - 29C/36/2019

I. Žalovaný je p o v i n n ý zaplatiť žalobcovi 2 718,93 EUR s 5 % úrokom z omeškania ročne od 30.08.2019 do zaplatenia v lehote 3 dní od právoplatnosti rozsudku.

II. P r i z n á v a žalobcovi voči žalovanému nárok na náhradu trov konania v rozsahu 100 %, o výške ktorých bude rozhodnuté samostatným uznesením v lehote 60 dní po právoplatnosti rozhodnutia súdu vo veci samej.

III. P r i z n á v a nárok na náhradu trov konania znaleckému ústavu – Ústav súdneho inžinierstva Žilinskej univerzity v Žiline so sídlom 1. mája 32, 010 01 Žilina, IČO: 45 739 757 za znalecký posudok č. 97/2023 voči žalovanému v rozsahu 100 %, o výške ktorých bude rozhodnuté samostatným uznesením v lehote 60 dní po právoplatnosti rozhodnutia súdu vo veci samej.

odôvodnenie:

- 19 - 29C/36/2019

1. Právny predchodca žalobcu žalobou doručenou súdu dňa 30.08.2019 žiadal uložiť žalovanému povinnosť zaplatiť 2718,93 EUR s 5 % úrokom z omeškania ročne odo dňa podania žaloby titulom vydania bezdôvodného obohatenia.

2. Žalobu odôvodnil tým, že právny predchodca žalobcu dňa 19.09.2017 na základe hlásenia zaregistroval poistnú udalosť, ku ktorej došlo dňa XX.XX.XXXX o XX.XX hod. v F., okres G.. Žalovaný ako poškodený si uplatnil svoj nárok z povinného zmluvného poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla uzatvoreného na základe poistnej zmluvy, ktorú ako poistník uzatvorila pani H. I. s právnym predchodcom žalobcu dňa 28.07.2014. K dopravnej nehode došlo tak, že žalovaný viedol motocykel po ceste I.triedy, kde počas tejto jazdy vodička H. I. s poisteným motorovým vozidlom

prichádzala po cesty III. triedy a nedala prednosť v jazde motocyklistovi jazdiacemu po hlavnej ceste a došlo ku kolízii situácii.

3. Na základe oznámenia škodovej udalosti bolo dňa 20.03.2019 ukončené šetrenie poistnej udalosti č. XXXXXXXXXXXX a dňa 08.04.2019 poistnej udalosti č. XXXXXXXXXXXX. Dňa 26.03.2019 právny predchodca žalobcu poukázal v zmysle vyššie uvedeného poistné plnenie v celkovej výške 2635,50 EUR a dňa 10.04.2019 vo výške 83,43 EUR.

4. V zmysle uznesenia č. Pv 335/17/7712-25 zo dňa 16.10.2018 Okresnej prokuratúry vo Svidníku bolo trestné stíhanie voči poistenej H. I. zastavené, nakoľko skutok nebol kvalifikovaný ako trestný čin. Počas vyšetrovania bolo nariadené znalecké dokazovanie znalcom J. A. a v zmysle záverov znaleckého posudku č. XX/XXXX príčinou dopravnej nehody bolo vysoké prekročenie maximálnej povolenej rýchlosti zo strany žalovaného.

5. Na základe uplatneného nároku poškodeného z poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla právny predchodca žalobcu vyplatil žalovanému poistné plnenie v celkovej výške 2718,93 EUR. S poukazom na závery trestného konania však prijatím uvedeného poistného plnenia došlo na strane žalovaného k neoprávnenému obohateniu.

6. Žalovaný so žalobou nesúhlasil. Uviedol, že vedenie motorového vozidla má povahu zvlášť nebezpečnej prevádzky. Škoda predstavuje imanentné riziko spojené s prevádzkou motorového vozidla. Preto je zodpovednosť za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla objektívna a obligatórne poistená. Poukázal na rozsudok Krajského súdu v Košiciach pod sp.zn. 6Co/10/2016 v ktorom súd rozhodol o plnení poisťovne z povinného zmluvného poistenia napriek tomu, že skutok na základe, ktorého vzniklo plnenie nie je trestným činom.

7. Nesúhlasil so závermi znaleckého posudku číslo XX/XXXX s vylúčením, že sa až do času zrážky pohyboval rýchlosťou 142 - 146 kilometrov/ hod. A súčasne považuje za nepravdivú skutočnosť, že obvinená stála pred zrážkou na úrovni križovatky, a tak sa presvedčila či môže pokračovať v jazde. Z dovolenej videodokumentácie je však zrejmé, že žalovaná na križovatke vôbec nezastavila, ale pokračovala plynule vo výjazde a dostatočne sa nepresvedčila či môže pokračovať v jazde, a tak hrubo porušila základné pravidlá cestnej premávky daj prednosť v jazde.

8. Súd na základe skutkových tvrdení právneho predchodcu žalobcu, popretí skutkových tvrdení žalovaného, poistnou zmluvou, oznámením škody z poistenia, uplatnením nárokov poškodeného, oznámením o ukončení likvidácie, uznesením Okresnej prokuratúry vo Svidníku, Krajskej prokuratúry v Prešove, znaleckým posudkom číslo 83/2017, znaleckým posudkom číslo 14/2020, odbornými vyjadreniami ako aj ďalším spisovým materiálom zistil tento skutkový stav:

9. Dňa 10.09.2017 v čase okolo 13.30 hod. viedla H. I. ako vodička osobné motorové vozidlo továrskej značky C. XXX, EVČ: G. XXX H. po vedľajšej ceste III. triedy č. XXXXX od obce K. L., okres G. k hlavnej cesty I. triedy č. XX, pričom pri odbočovaní vľavo smerom k obci F. nedala prednosť v jazde motocyklu K. XXX M.: C. – XXX H. , ktoré viedol po štátnej ceste triedy č. XX smerom od obce F. na D. žalovaný, pričom došlo k zrážke v dôsledku čoho utrpel žalovaný roztrhnutie močového mechúra, roztrhnutie lonovej spony, trieštivú zlomeninu dolnej časti pravej vretennej kosti s posunom úlomkov, pomliaždenie pľúc a zapobrušnicovej oblasti s dobou liečenia spojenou s práceneschopnosťou 6 - 7 mesiacov, pričom k zraneniu vodičky nedošlo.

10. Dňa XX.XX.XXXX poistenec právneho predchodcu žalobcu H. I. ako účastníčka dopravnej nehody oznámila právnemu predchodcovi žalobcu škodu z poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla pri predmetnej dopravnej nehode.

11. Právny predchodca žalobcu dňa 19.09.2017 na základe hlásenia zaregistroval poistnú udalosť pod č. XXXXXXXXXXXX a pod č. XXXXXXXXXXXX.

12. Žalovaný si voči právnemu predchodcovi žalobcu podaním zo dňa 27.11.2017 uplatnil nároky poškodeného z poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla a to za poškodenie motocykla a odevu.

13. Právny predchodca žalobcu podaním zo dňa 20.03.2019 žalovanému oznámil ukončenie likvidácie poistnej udalosti č. XXXXXXXXXX s tým, že dôjde k vyplateniu poistného plnenia za poškodenie motocykla vo výške 2635,50 EUR a dňa 08.04.2019 ukončenie likvidácie poistnej udalosti č. XXXXXXXXXX za poškodené nohavice vo výške 84,43 EUR.

14. Okresná prokuratúra vo Svidníku uznesením zo dňa 16.10.2018 zastavila trestné stíhanie druhého účastníka uvedenej dopravnej nehody H. I. pre skutok kvalifikovaný ako prečin ublíženia na zdraví z dôvodu, že skutok nie je trestným činom a nie je dôvod ani na postúpenie veci.

15. V odôvodnení uznesenia uviedla, že zo záverov znaleckého posudku číslo XX/XXXX vypracovaného N. J. A. vyplýva, že v čase 4,4 až 4,7 sekundy pred zrážkou sa osobné motora vozidlo, ktoré viedla H. I. nachádzala jeho prednou časťou vo vzdialenosti 6 až 8 metrov pred hranicou križovatky a je možné predpokladať, že sa pohybovala rýchlosťou 10 až 12 km/hod. a bolo pribrzďované tak, že po prejení dráhy 2 až 3 metra po čase 0,8 až 1s zastavila. Následne začala vodička zrýchľovať vozidlo tak, že za čas 1,7 až 1,9 sa toho prešlo po prejení dráhy 4 až 5 m na hranicu križovatky, pričom sa pohybovalo šikmo smerom do ľavej strany a v tomto čase sa vozidlo pohybovalo rýchlosťou 13 až 15 km/hod. Potom začala vodička reagovať na pohyb motocykla s cieľom vozidlo zastaviť jeho intenzívnym brzdením. V priebehu reakcie vodičky prešlo vozidlo dráhu 3 až 4 m a po tomto bolo brzdené na dráhe 2 až 2,5 m až do jeho zastavenia. Bezprostredne po tomto došlo k nárazu motocykla do vozidla. V čase zrážky sa vozidlo u nachádzalo jeho prednou časťou vo vzdialenosti 69 až 70 m za ZBM jeho prednou pravou časťou vo vzdialenosti 4,4 až 4,7 M PBM a jeho ľavou zadnou časťou 0,5 až 0,6 m od PBM. Vozidlo sa v čase zrážky nepohybovalo, ale je možné predpokladať, že bezprostredne pred zrážkou bolo dobrzdené.

16. Ďalej zo záverov vyššie uvedeného znaleckého posudku vyplýva, že motocyklista A. B. (žalovaný) sa v čase 4,4 a 4,7s pred zrážkou pohyboval vo vzdialenosti 142 a 146 metrov pred miestom zrážky s rýchlosťou 142 až 146 km/hod.

17. Motocyklista sa pohyboval počas 0,4s až 0,6s na dráhe 18 až 22 m bez akcelerácie vozidla a následne začal reagovať na pohyb vozidla (1 reakcia). V priebehu 1 reakcie motocyklistu prešiel tento dráhu 30 až 33 m a je možné predpokladať, že následne bol motocykel brzdený intenzitou 70 až 80 % plného brzdného spomalenia na dráhe 48 až 52 m, v ktorom následne reagoval na situáciu (2 reakcia) a po tomto bol následne brzdený intenzívne na dráhe 42 a 45 m až do miesta zrážky. V čase zrážky mal motocykel intenzívne brzdené predné koleso a jeho rýchlosť pohybu bola 58 a 60 km/hod.

18. Znalec v podanom znaleckom posudku uviedol, že na základe analýzy nehodového deja a ostatných známych skutočností možno hodnotiť techniku jazdy, ktorou sa v nehodovom úseku vozovky pohybovala vodička H. I. ako neodporujúcu okolnostiam a skutočnostiam, ktoré menovaná vodička mala v danom čase po stránke technickej možnosť rozpoznať a predvídať. Techniku jazdy motocyklistu A. B. zhodnotil znalec ako nesprávnu, pričom jej nesprávnym prvkom je rýchlosť jazdy. Uvedený nesprávny prvok techniky jazdy menovaného vodiča považuje z hľadiska technického za bezprostrednú príčinu vzniku dopravnej nehody.

19. Znalec z odboru cestná doprava sa vyjadril aj k príčine dopravnej nehody z technického hľadiska a k technickým možnostiam odvrátenia dopravnej nehody zo strany obvinenej H. I. ako aj poškodeného A. B. tak, že vodička H. I. mala za daných okolností možnosť zabrániť zrážke tým, že by sa za daných okolností nezačala pohybovať a vchádzať do vozovky hlavnej cesty a jazdného koridoru motocykla, k čomu by mala po stránke technickej plnú možnosť v prípade, ak by mala možnosť včas rozpoznať a predvídať rýchlosť pohybu motocykla za situácie, keď pred vojením do vozovky musela kontrolovať situáciu aj z jej pravej strany. Po stránke technickej je preto možné situáciu hodnotiť tak, že menovaná vodička k zabráneniu vzniku kolíznej situácie včasným zastavením svojho vozidla nemala za danej situácie po stránke technickej možnosť.

20. Motocyklista A. B. mal podľa znalca za daných okolností možnosť zabrániť tým, že by sa pohyboval v nehodovom úseku rýchlosťou maximálne 90 km/hod. Pri dodržaní uvedenej rýchlosti by aj pri zohľadnení činnosti vodičky pred jej reakciou nedošlo ku kolíznej situácie a vozidlo by opustilo jazdný koridor motocykla asi 1,5 s pred prichádzajúcim motocyklom, aj v prípade, ak by motocyklista na pohyb vozidla nereagoval žiadnym spôsobom. S najväčšou pravdepodobnosťou mal za daných okolností reálne

možnosť zabrániť zrážke aj tým spôsobom, že by sa na začiatku nehodového deja pohyboval rýchlosťou maximálne 135km/hod. pri identických činnostiach jeho aj vodičky.

21. Ďalej uviedla, že základným pravidlom, ktorým sa riadi cestná premávka je pravidlo prednosti v jazde. Podľa § 2 ods. 2 zákona o cestnej premávke v platnom znení dať prednosť v jazde spočíva v povinnosti účastníka cestnej premávky počínať si tak, aby ten kto má prednosť v jazde nemusel zmeniť smer alebo rýchlosť jazdy. Obvinená mohla vstúpiť do križovatky až po tom čo sa riadne presvedčila, že sa vozidlá idúce po hlavnej ceste nebudú musieť zmeniť smer alebo rýchlosť jazdy. V tejto súvislosti okresná prokuratúra dala do pozornosti skutočnosť, o ktoré sa opiera rozhodovacia prax súdov. Vodič, ktorý dáva prednosť v jazde vozidlám na hlavnej ceste nemusí dať prednosť absolútne všetkým vozidlám, ktoré v ľubovoľnej vzdialenosti vidí, ale tým, ktoré sú tak blízko, že vojsením do križovatky by im vyvolal nebezpečenstvo nutnej náhlej zmeny smeru. Obvinená v danom prípade pri vjazde do križovatky ani nevidela, aby sa po hlavnej ceste z ľavej strany pohyboval iný účastník cestnej premávky. Poškodeným prekročená rýchlosť zbavuje poškodeného jeho práva očakávať, že iní účastníci cestnej premávky budú reagovať tak, že mu dajú prednosť. Extrémne prekročenie maximálnej povolenej rýchlosti nesie navyše so sebou aj úplnú vinu na dopravnej nehode pre vodiča, ktorý mal prednosť. Od účastníka cestnej premávky teda nemožno očakávať, že prispôsobí svoje správanie tomu, ak sa po hlavnej ceste pohybuje iný účastník cestnej premávky pretekárskou rýchlosťou.

22. Právny predchodca žalobcu vyzval žalovaného podaním zo dňa 26.06.2019 na vydanie bezdôvodného obohatenia vo výške zodpovedajúcej vyššie uvedenému poskytnutému poistnému plneniu, ktoré žalovaný prevzal 01.07.2019.

23. V priebehu súdneho konania žalovaný súdu predložil súkromný znalecký posudok č. XX/XXXX vypracovaného N. A. O. znalcom v odbore doprava cestná, z ktorého vyplynulo, že žalovaný sa v čase pohybu jeho motocykla prechádzajúceho okolo zábradlia pohyboval priemernou rýchlosťou 132 km/hod. Pokiaľ ide o použitý videozáznam z neho nie je možné jednoznačne preukázať, aká vzájomná pozdĺžna vzdialenosť medzi motocyklami bola a taktiež nie je možné z technického hľadiska jednoznačne preukázať, že rýchlosti oboch motocyklov idúcich za sebou boli totožné. Z prehrania videozáznamu je vidieť len časť rýchloameru motocykla A. P.. Jeho stav a presnosť z technického hľadiska nie je možné posúdiť. Z technického hľadiska by stačilo, aby napríklad motocyklista A. B. pri prejazde pravotočivou zákrutou, ktorú musel prechádzať pred miestom nehody mierne ubral plyn alebo mierne pribrzdil, čo by znamenalo zníženie rýchlosti jeho motocykla bez toho, aby sa táto skutočnosť odzrkadlila na rýchlosti pohybu motocykla vodiča P., ktorý zaznamenával rýchlosť pohybu motocykla vodiča A. P. a nie A. B..

24. V zmysle záverov uvedeného znaleckého posudku priamou príčinou vzniku dopravnej nehody bolo nedanie prednosti v jazde motocyklistovi pohybujúcemu sa po hlavnej ceste vodičkou osobného motorového vozidla značky C. XXX. Vjazdom vozidla značky C. XXX z vedľajšej cesty na hlavnú cestu vytvorila vodička vozidla značky C. XXX pre motocyklistu pohybujúcom sa po hlavnej ceste prekážku náhlu z technického hľadiska.

25. Znalec popísal jazdu žalovaného nasledovne: motocyklista jazdiaci na motocykli sa pohyboval po hlavnej ceste v smere od mesta G. k hranici s Poľskou republikou. Počas tohto pohybu sa pohyboval po pravom jazdnom pruhu hlavnej cesty určenom pre smer jeho pohybu. Smer pohybu pred zrážkou ako aj jeho priečnu polohu v pravom jazdnom pruhu je možné preukázať zo zadokumentovanej brzdnéj stopy, ktorú zanechal motocykel pri brzdení pred zrážkou a táto začínala cca 36,5 m za VBM. Koniec tejto stopy, respektíve dĺžka tejto stopy nebola zadokumentovaná v spisovom materiáli. Pri zrážke s vozidlom bolo deformované predné koleso motocykla, kde teda je možné po korelácií s poškodeným vozidlom predpokladať, že prvotný náraz motocykla smeroval do ľavej časti bočného predného nárazníka a do ľavého predného blatníka pred predným ľavým kolesom vozidla. Po tomto náraze došlo k deformácii kontaktných častí a motocyklista bol katapultovaný do vzduchu cez vozidlo a dopadol za vozidlo bez bližšie presne špecifikovaného miesta. Začiatok brzdnéj stopy po kolese motocykla 3 bol 36,5 m za VBM. Je možné predpokladať, že motocykel bol brzdený až do polohy v mieste zrážky pravdepodobne s krátkodobým prerušením - znížením intenzity brzdenia tesne pred zrážkou. Z uvedeného teda vyplýva, že motocykel bol pred zrážkou intenzívne brzdený s najväčšou pravdepodobnosťou najskôr prednou brzdou, kde túto stopu zanechalo pravdepodobne predné koleso. Nie je možné vylúčiť, že stopa bola zanechaná zadným kolesom motocykla. Ak je miesto zrážky vo vzdialenosti 67,6 m za VBM a brzdná stopa poklese motocykla 36,5 m za VBM, tak potom motocykel brzdil na dráhe cca 29 metrov. Zo

simulácie zrážky s PC Crash vyplýva, že motocykel značky Kawasaki sa v okamihu zrážky pohyboval nárazovou rýchlosťou 59 km/hod. Pôvodná rýchlosť pohybu vypočítaná na základe zanechania brzdnej stopy na začiatku reakcie vodiča motocykla bola 109 - 111,78 km/hod.

26. Zo simulácie vyplýva, že vozidlo značky C. XXX od začiatku pohnutia sa z vedľajšej cesty po miesto zrážky na hlavnej ceste prešlo za čas 3,69 sek. Motocykel začal reagovať na vozidlo v čase cca: $t_c = 2,96 - 3,35$ s. V čase celkovej reakcie motocyklistu, bolo vozidlo značky C. pred miestom zrážky cca 10,4 - 10,7 m a jeho rýchlosť bola v tejto polohe 5,35 - 2,08 km/hod. V tom čase bol motocyklista vo vzdialenosti 76,62 - 89,43 m, kde aj reagoval na osobné motorové vozidlo. V čase celkovej reakcie motocyklistu bolo motorové vozidlo C. XXX v miestach 10,4 - 10,7 m pred miestom zrážky ešte v oblasti na hranici nového asfaltového povrchu na vedľajšej ceste a preto v tomto prípade nie je možné reakciu motocyklistu označiť za neskorú, nakoľko tento reagoval na pohybujúce sa vozidlo, keď toto bolo ešte na vedľajšej ceste pred pravou vodiacou čiarou. Z technického hľadiska vznikla povinnosť motocyklistovi reagovať na vychádzajúce motorové vozidlo z vedľajšej cesty v čase, keď jeho pravý predný roh bol na pravej vodiacej čiare hlavnej cesty, respektíve 0,5 m za touto čiarou hlavnej cesty, kedy už zo správania sa vodičky vozidla bolo zrejmé, že táto bude pokračovať v jazde na hlavnú cestu. Z uvedeného dôvodu je potrebné zistiť čas za ktorý vozidlo prejde z pravej vodiacej čiary po miesto zrážky. Z uvedenej polohy vozidla, keď jeho pravý predný roh bol na úrovni pravej vodiacej čiary, resp. 0,5 m za ňou na hlavnej ceste je možné konštatovať, že rýchlosť vozidla v uvedenom okamihu bola cca 17,42 km/hod. a pred miestom zrážky šikmo bolo vozidlo cca 5,8 m a vozidlo z tohto miesta po miesto zrážky prešlo za čas cca 1,54s. Teda v čase cca 1,54s pred zrážkou vznikla najpozdejšie povinnosť z technického hľadiska motocyklistovi reagovať na pohyb motorového vozidla. V danom prípade došlo k zrážke na hlavnej ceste, kde bola dovolená rýchlosť pohybu 90 km/hod. Celkový čas potrebný na prípadné zastavenie motocykla z dovolenej rýchlosti by bol 4,76 - 5,15 s. Z výpočtu celkového času potrebného na zastavenie motocykla z dovolenej rýchlosti vyplýva, že tento celkový čas potrebný na zastavenie motocykla pred miestom zrážky je väčší ako čas pohybu motorového vozidla od prejdenia pravej vodiacej čiary po miesto zrážky, teda 4,76 - 5,15 s je väčšia ako 1,54s. Aj na základe uvedeného výpočtu je možné konštatovať, že ak by sa motocyklista pohyboval dovolenou rýchlosťou k zrážke by bolo došlo, nakoľko čas pohybu osobného motorového vozidla od okamihu prekročenia pravej vodiacej čiary po miesto zrážky je podstatne menší ako celkový čas motocyklistu potrebný na zastavenie motocykla z dovolenej rýchlosti

27. Sporové strany s poukazom na rozdielne závery predmetných znaleckých posudkov navrhli, aby súd doplnil dokazovanie ich odbornými vyjadreniami k oponentskému znaleckému posudku s tým, že žalobca bude zrejme navrhovať následne vypracovanie kontrolného znaleckého posudku. N. A. O. v odbornom vyjadrení číslo XX/XXXX zotrval na záveroch svojho znaleckého posudku s uvedením, že je otázkou právneho posúdenia či je možné vierohodne narábať s údajmi, ktoré boli zadokumentované snímacím zariadením na inom motocykle. Výpočet rýchlosti pohybu motocyklistu pred zrážkou je možné z technického hľadiska vykonať na základe zanechaných a zadokumentovaných stôp na vozovke po motocykli, čo bolo vyriešené v bode 3.4 znaleckého posudku číslo XX/XXXX. Taktiež v bode 3.3 je vykonaná a zdôvodnená analýza výpočtu rýchlosti osobného motorového vozidla vrátane grafického znázornenia a časového úseku potrebného na prejdenie vozidlá z pravej vodiacej čiary po miesto zrážky so zastavením vozidla. Takúto podrobnú analýzu pohybu osobného motorového vozidla v znaleckom posudku číslo 83/2017 neregistroval. Ak znalec N. J. A. v bode v bode 2.2.2.2 na strane 20 uvádza, že napokon na vozovke neboli zistené stopy po pohybe motocykla pred jeho šmykom bezprostredne pred zrážkou bolo pre určenie rýchlosti pohybu motocykla Kawasaki využitý kamerový záznam, ktorý predložil a verifikoval svedok A. P. ako súčasť svojej výpovedi. Z uvedeného teda vyplýva, že znalec vykonával analýzu pohybu motocyklistu na základe údajov kamerového záznamu, ktorý bol umiestnený na inom motocykli pohybujúcom sa za motocyklom značky Kawasaki.

28. N. J. A. v odbornom vyjadrení číslo XX/XXXX uviedol, že v predloženej znaleckom posudku (N. O.) nie je vykonaný žiaden výpočet zrážky – str. 40 s výpočtom pohybu motocykla, vodiča a vozidla. Predmetom znaleckého skúmania v predloženej znaleckom posudku nie je celý nehodový dej, ale iba jeho časť od začiatku druhej reakcie, teda posledná časť a následne je zbežne odvodená počiatková rýchlosť motocykla Kawasaki vedeného vodičom A. B.. V predloženej znaleckom posudku nie zdôvodnené akým spôsobom sa zmenila rýchlosť motocykla z pôvodných odhadnutých 132 km na 109 - 111,78 km/hod. Odhad času z videozáznamu nie je možné vykonať s dostatočnou presnosťou. Vzniknutý rozdiel nastal tým, že v znaleckom posudku 83/2017 a 31/2018 sú časy odpočítané na základe ich vyhodnotenia s využitím programu VirtualDub oproti odhadu. Východzia rýchlosť motocykla

na začiatku nehodového deja sa opiera o úvahu, že motocykle mohli meniť vzájomnú vzdialenosť, ktorú nie je možné určiť. Toto je zrejmé, ale vyhodnotenie času kedy motocykle míňali zvolené referenčné body bolo možné a tento sa prakticky zhodoval na začiatku ako aj na konci úseku. Ak by predný motocykel spomalil tak čas k prekonaniu dráhy medzi nimi by sa skrátil. Pre posúdenie priebehu nehodového deja je potrebné okrem iného vyhodnotiť výhľad vodičky vozidla v oboch smeroch, možnosť vodičky včas rozpoznať rýchlosť pohybu motocykla, čas za aký mala možnosť túto rýchlosť rozpoznať ako aj akú mala možnosť včas predvídať, že prichádzajúci motocykel sa bude pohybovať rýchlosťou 132, resp. 144 km/hod.

29. Následne právny predchodca žalobcu navrhol, aby súd nariadil kontrolné znalecké dokazovanie s poukazom na rozporné závery vyššie uvedených znaleckých posudkov. Súd 1. inštancie uznesením zo dňa 17.05.2021 s dátumom právoplatnosti 24.05.2021 kontrolné znalecké dokazovanie aj nariadil s povinnosťou zložiť preddavok na trovy dôkazu vo výške 1000 EUR. Súčasne bol žalobca upozornený, že v prípade včasného nezloženia preddavku navrhovaný dôkaz v zmysle ustanovenia § 253 CSP vykonaný nebude.

30. Keďže právny predchodca žalobcu preddavok na trovy kontrolného znaleckého dokazovania nezložil, súd predmetný dôkaz nevykonal.

31. Súd prvej inštancie rozsudkom zo dňa 27.9.2021 výrokom I. žalobu právneho predchodcu žalobcu zamietol a výrokom II. priznal žalovanému nárok na náhradu trov konania v rozsahu 100%.

32. Zamietnutie žaloby odôvodnil tým, že zo strany právneho predchodcu žalobcu nebolo unesené dôkazné bremeno tvrdenia, že v plnom rozsahu za škodu zodpovedá žalovaný a preto bude znášať nepriaznivý výsledok v podobe neúspechu v spore. Právny predchodca žalobcu mal nárok na vrátenie poistného plnenia za škodu, ktorá žalovanému vznikla pri poistnej udalosti, avšak iba v rozsahu v akom žalovaný ako prevádzkovateľ motorového vozidla za túto zodpovedá v zmysle ustanovenia § 431 OZ. Keďže práve právny predchodca žalobcu znemožnil vykonanie kontrolného znaleckého dokazovania za účelom odstránenia rozporov znaleckých posudkov napriek tomu, že vykonanie dôkazu sám navrhol a to nezaplatením preddavku na trovy dôkazu, potom súd prvej inštancie z dôvodu nemožnosti ustálenia miery účasti žalovaného ako prevádzkovateľa motocykla na vzniknutej škode v zmysle ustanovenia § 431 OZ žalobu právneho predchodcu žalobcu zamietol.

33. Krajský súd v Prešove uznesením zo dňa 2.2.2022 pod sp. zn. 13Co/2/2022 rozsudok súdu prvej inštancie zrušil a vrátil vec na ďalšie konanie.

34. V záveroch uznesenia uviedol, že neobstojí záver súdu prvej inštancie o tom, že právny predchodca žalobcu neunesol dôkazné bremeno, nakoľko ako z dôkazu, resp. dôkazov, ktoré predložil tak aj z dôkazov, ktoré predložil žalovaný je nepochybné, že na vzniku nehody sa podieľali obaja prevádzkovatelia. Aj zo záveru znaleckého posudku predloženého žalovaným je zrejmé, že tento podstatným spôsobom prekročil povolenú rýchlosť, čo v spojení so znaleckým posudkom predloženým právnym predchodcom žalobcu nepochybné odôvodňuje záver, že sa týmto spôsobom podieľal na vzniku škody.

35. Už z doposiaľ vykonaných dôkazov sa teda javí byť dôvodný záver, že k tejto škode došlo v spoluzavinení oboch účastníkov dopravnej nehody, pričom bude úlohou súdu prvej inštancie na základe dôkazov, ktoré budú prípadne vykonané v konaní ustáliť mieru tohto spoluzavinenia. Samotné závery zo znaleckého posudku predloženého žalovaným, ktoré spochybňovali to, že spoluzavinil vznik škody nemožno posudzovať izolovane s poukazom na závery znaleckého posudku vypracovaného v trestnom konaní ako aj na závery, ku ktorým dospel vyšetrojúci prokurátor v trestnom konaní.

36. Poukázal na judikatúru súdov SR, z ktorej vyplýva, že len v prípade, ak porovnanie účasti jednotlivých prevádzkovateľov na strete vozidiel vyústi do záveru, že účasť niektorého z nich je natoľko minimálna, že zodpovednosť za škodu na jeho strane nezakladá. V danom prípade tak podstatné prekročenie povolenej rýchlosti podľa názoru odvolacieho súdu odôvodňuje záver, že účasť žalovaného na tomto strete bola vysoká. Rovnako tak je potrebné prihliadnuť na to, aké skutkové okolnosti boli hlavnými príčinami, no nie izolované, ale vo vzájomnej súvislosti. To, že výrazne presahujúca maximálna povolená rýchlosť, ktorou ide vodič na hlavnej ceste, čím vodičovi prichádzajúcemu do križovatky vo vedľajšej

ceste znemožní prípadne podstatne sťaží, aby mu dal prednosť v jazde je okolnosťou, ktorá znamená jeho spoluzodpovednosť za prípadnú kolíziu.

37. Odvolacia námietka týkajúca sa viazanosti súdu rozhodnutiami prokurátora v trestnom konaní CSP nie je dôvodná, nakoľko ako správne uviedol súd prvej inštancie, je viazaný pri rozhodovaní iba rozhodnutím príslušného orgánu o tom, že bol spáchaný trestný čin, priestupok alebo iný správny delikt a kto ho spáchal. Na druhej strane však nepochybne treba brať do úvahy skutočnosť, na ktorú poukázal právny predchodca žalobcu, že pokiaľ bolo právoplatným rozhodnutím príslušného orgánu rozhodnuté o tom, že trestný čin, respektíve priestupok nespáchala jedna strana dopravnej nehody a k tomuto následku dopravnej kolízie došlo, je zrejmé, že vinu by mala niesť druhá strana zúčastnená v dopravnej nehode.

38. Odvolací súd súčasne pripustil vstup spoločnosti Generali Česká poisťovna a.s. do konania namiesto žalobcu z dôvodu, že došlo k prevodu práv a povinností na uvedený subjekt zmluvou o predaji podniku.

39. Súd prvej inštancie na návrh žalovaného uznesením zo dňa 5.4.2023 nariadil znalecké dokazovanie znaleckým ústavom z odboru cestná doprava a to Ústavom súdneho inžinierstva Žilinskej univerzity v Žiline za účelom odstránenia rozporných záverov znaleckých posudkov predložených v súdnom konaní.

40. Znalecký ústav dňa 26.7.2023 predložil znalecký posudok č. XX/XXXX zo záverov, ktorého vyplýva, že vodička motorového vozidla vykonávala vjazd na hlavnú cestu bez zastavenia pri znižovaní rýchlosti jazdy na rýchlosť cca 11 km/hod. Prvýkrát mohla rozpoznať motocyklistu v čase, kedy bola ich vzájomná vzdialenosť cca 150m, pričom po okamih zrážky ostávalo plynúť cca 3,9 sekundy. Vodička vozidla mohla začať reagovať až v okamihu, kedy bolo možné rozpoznať skutočnosť, že motocyklista jazdí rýchlosťou významne prekračujúcou rýchlosť 90km/hod. Samotné rozpoznanie výskytu motocyklu na hlavnej ceste v čase 3,9 sekundy pred zrážkou ešte neznamenal nutnosť reakcie, nakoľko ak by motocyklista jazdil rýchlosťou 90km/hod. vodička mohla naďalej pokračovať v manévri vjazdu a za daných okolností by došlo k daniu prednosti v jazde. Na rozpoznanie skutočnosti, že motocyklista jazdí rýchlosťou cca 141km/hod. bolo potrebné motocyklistu určitý čas sledovať v intervale cca 1,0 až 1,5 sekundy. Po uplynutí tohto časového úseku mohla vodička vozidla rozpoznať, že došlo k vzniku kolíznej situácie, na ktorú je potrebné reagovať. Za podmienok, ktoré nastali počas nehodového deja vodička potrebovala dráhu 4 až 5,7 m na zastavenie. Za uvedených podmienok pri včasnej reakcii vodička zastaviť vozidlo pred vjazdom na hlavnú cestu nemohla. Považoval za potrebné uviesť, že v čase 3,9 sekundy pred zrážkou nemusela vodička vyhodnocovať situáciu zo smeru jazdy motocyklistu. Pred vjazdom na hlavnú cestu musela vyhodnotiť situáciu jednak zo smeru jazdy motocyklistu a tiež situáciu sprava. Z oboch strán mala vodička porast, ktorý tvoril oblasť zakrytého výhľadu pre vodičku vozidla a ktorý jej znižoval rozhľadové pomery na hlavnú cestu. Uvedené rozhľadové pomery boli dostatočné aby nebolo potrebné vozidlo zastaviť pred vjazdom na hlavnú cestu, avšak iba vo vzťahu k jazde vozidiel s rýchlosťou do cca 105 km/hod. Uviedol, že v rámci technicky prijateľného rozpätia vstupných údajov nie je možné jednoznačne vylúčiť, že vodička vozidla nemala možnosť včasnou reakciou dopravnej nehode zabrániť zastavením pred koridorom pohybu motocyklistu. Vodička vozidla uskutočnila vjazd na hlavnú cestu takým spôsobom, že nedošlo k daniu prednosti vjazde motocyklu vo vzťahu k jeho skutočnej rýchlosti 141 km/ hod., teda vo vzťahu k nesprávnej technike jazdy vodiča motocykla. Vodička vozidla však uskutočnila vjazd do vozovky takým spôsobom, že z technického hľadiska dala prednosť vjazde motocyklistovi vo vzťahu k jeho správnej technike jazdy. Ak by sa motocyklista pohyboval rýchlosťou jazdy 90 km/hod., bolo by došlo k bezpečnému minutiu vozidla a motocykla. Vodička vozidla mohla v čase 3,9 sekundy pred zrážkou motocyklistu spozorovať za predpokladu správneho vyhodnotenia dopravnej situácie na hlavnej ceste z ľavej strany. Kolíziu situáciu mohla rozpoznať v čase cca 1,4 až 1,9 sekundy pred zrážkou. Začala reagovať v čase 1,4 sekundy pred zrážkou a z technického hľadiska je preto prijateľné, že reakcia vodičky vozidla na danú situáciu bola včasná. Súčasne je potrebné uviesť, že nesprávna technika jazdy vodiča motocykla bola prvkom nehodového deja, ktorý sťažoval vodičke vozidla vyhodnotiť dopravnú situáciu v okamihu, keď sa mohla rozhodovať, či vykoná vjazd na hlavnú cestu. Zhrnutím uvedeného potom možno konštatovať, že spôsob vjazdu vodičky vozidla na hlavnú cestu bol správny a bezpečný pre podmienky, ak by sa po hlavnej ceste pohyboval motocykel rýchlosťou pre daný úsek max. dovolenou. Za správny a bezpečný možno považovať vjazd vozidla na hlavnú cestu vo vzťahu k rýchlosti do cca 105 km/hod. Spôsob vjazdu vodičky vozidla nebol správny a bezpečný

pre podmienky, ktoré nastali počas predmetného nehodového deja, teda vo vzťahu k rýchlosti jazdy motocykla cca 142km/ hod. Konečné posúdenie otázky či vjazd vodičky vozidla na hlavnú cestu bol správny je podmienený otázkou právnou a to otázkou predvídavosti. V prípade, že vodička má predvídať, že po hlavnej ceste sa môžu pohybovať účastníci cestnej premávky nad 105km/hod. potom technika jazdy vodičky nebola správna. V prípade, ak nemusí predvídať prípadné prekročenie rýchlosti jazdy vodičov, potom je spôsob vjazdu na hlavnú cestu z technického hľadiska správny.

41. Vodič motocykla sa na začiatku nehodového deja pohyboval rýchlosťou 142km/hod. Počas pohybu motocykla vykonávala vodička vozidla vjazd do vozovky. Po rozpoznaní vzniku kolíznej situácie reagoval vodič motocykla na vzniknutú kolíznu situáciu v čase cca 1,87 sekundy pred okamihom zrážky, pričom pozdĺžna vzdialenosť medzi predným kolesom motocykla a ľavou časťou vozidla bolo približne 68 m. Po uplynutí reakčného času 0,6 sekundy začal motocykla brzdiť, pričom v okamihu začiatku reakcie sa motocykel pohyboval rýchlosťou cca 133 km/hod. V okamihu zrážky bola rýchlosť motocykla cca 100km/hod. Z analýzy nehodového deja vyplýva, že vodič motocykla reagoval na pohyb vozidla včas. Technika jazdy vodiča motocykla z hľadiska včasnosti reakcie na pohyb vozidla bol z technického hľadiska správna. Zhrnutím uvedeného možno konštatovať, že technika jazdy vodiča motocykla bola nesprávna a to z dôvodu jazdy rýchlosťou výrazne vyššou ako maximálne dovolená rýchlosť jazdy, keďže na začiatku nehodového deja sa pohyboval rýchlosťou cca 142 km/hod.

42. Na základe uvedeného je potom možné ustáliť, že technickou príčinou predmetnej dopravnej nehody bola predovšetkým nesprávna technika jazdy vodiča motocykla. Z analýzy dopravnej nehody vyplýva, že ak by sa vodič motocykla pohyboval správnou technikou jazdy tak by pri jeho pôvodnej reakcii a následným intenzívnym brzdením dopravnej nehode zabránil tak, že by zastavil pred miestom zrážky. Nesprávna technika jazdy motocyklistu bola tým prvkom nehodového deja, ktorý jednak vyvolával vznik kolíznej situácie pre ostatných účastníkov cestnej premávky a súčasne motocyklistovi znemožnil dopravnej nehode zabrániť. Vo všeobecnosti platí závislosť, že čím je miera prekročenia maximálnej dovolenej rýchlosti jazdy motocykla vyššia, tým má vodička vozidla sťaženejšie podmienky pre vyhodnotenie situácie na hlavnej ceste, nakoľko má k dispozícii menej času a rastie potreba vyhodnotiť rýchlosť motocykla vo väčšej vzdialenosti. Posúdenie otázky, či ďalším prvkom technickej príčiny predmetnej dopravnej nehody bol aj spôsob vjazdu vozidla na hlavnú cestu je podmienené otázkou právnou a to do akej miery má vodička vozidla predvídať prípadné prekročenie rýchlosti jazdy vozidiel na hlavnej ceste, kde vodička vykonala vjazd na hlavnú cestu takým spôsobom, ktorý možno považovať za správny a to pre podmienky, kedy by sa motocyklista pohyboval rýchlosťou do cca 105km/hod. Pre uvedené podmienky vodička dala z technického hľadiska prednosť v jazde motocyklistovi. S ohľadom na uvedené možno konštatovať, že ak vodička vozidla má povinnosť predpokladať jazdu vozidiel pohybujúcich sa po hlavnej ceste rýchlosťou nad cca 105km/hod., potom spôsob vjazdu vodičky na hlavnú cestu bol vykonaný kolízne a pre uvedené podmienky možno tento prvok považovať za ďalší prvok technickej príčiny predmetnej dopravnej nehody. V prípade, ak vodička vozidla nemusí pri vjazde na hlavnú cestu predpokladať prípadné prekročenie rýchlosti, potom spôsob vjazdu vodičky na hlavnú cestu bol vykonaný správne.

43. Vodička vozidla by dopravnej nehode zabránila takým spôsobom, ak by predpokladala, že po hlavnej ceste sa môžu pohybovať vozidlá jazdiace rýchlosťou nad 105 km/hod., resp. cca 142km/hod. a s ohľadom na túto okolnosť, by pred vjazdom na hlavnú cestu zastavila a následne vyhodnotila dopravnú situáciu na hlavnej ceste. Počas nehodového deja vodička vozidla nezastavila, ale uskutočňovala vjazd na hlavnú cestu, kedy znížila rýchlosť jazdy na cca 11km/hod. Pri uvedenej technike jazdy je prijateľné, že vodička nemohla dopravnej nehode zabrániť ani včasnou a správnou reakciou. Z dopravného značenia nevyplývala potreba vozidlo zastaviť pred vjazdom na hlavnú cestu, ostáva preto otázkou právnou, či má vodička vozidla predpokladať jazdu vozidiel nad 105km/hod., resp. cca 142km/hod..

44. K rozdielnosti záverov jednotlivých znaleckých posudkov znalecký ústav uviedol, že znalci vychádzali z rôznych vstupných údajov a použili rôznu metodiku výpočtu.

45. N. A. O. vo svojom znaleckom posudku vyhodnotil rýchlosť motocykla na začiatku nehodového deja na 109km/hod. až 111,78km/hod., pričom použil prístup viactelesového systému. Uvedený postup nie je v predmetnom prípade vhodný, nakoľko vedie k významne vyššej nepresnosti v porovnaní s prístupom, ktorý použil N. A. a to vyhodnotenie rýchlosti motocykla z videozáznamu. Postup ako aj hodnoty rýchlosti

pohybu motocykla 142km/hod. – 146km/hod., ktoré boli ustálené N. A. považuje za správne. Tento uvažoval s predpokladom, že vozidlo pred vjazdom na hlavnú cestu zastavilo a to vo vzdialenosti cca 4 až 5m pred vjazdom na hlavnú cestu. Tento predpoklad je však v rozpore so skutočnosťami vyhodnotiteľnými s predloženého videozáznamu, z ktorého vyplýva, že vozidlo sa pohybuje a to od okamihu kedy je to zaznamenané na videozázname. Z technického hľadiska síce nie je možné vylúčiť, že vozidlo na vedľajšej ceste zastavilo, toto však mohlo byť iba vo vzdialenosti väčšej ako cca 7m pred vjazdom na hlavnú cestu. V čase, kedy sa vozidlo nachádzalo jednu dĺžku vozidla pred vjazdom na hlavnú cestu malo rýchlosť cca 11 km/h. Uvedený spôsob vjazdu na hlavnú cestu možno považovať za vjazd bez zastavenia. Znalec doc. N. A. vyhodnotil, že technickou príčinou predmetnej dopravnej nehody bola nesprávna technika jazdy vodiča motocykla. Takto vyhodnotenú technickú príčinu predmetnej dopravnej nehody však nepovažuje z technického hľadiska za úplne správnu, resp. technicky komplexnú nakoľko vychádza z predpokladu, že vodička vozidla nemusí predpokladať jazdu vozidiel pohybujúcich sa po hlavnej ceste rýchlosťou nad 105 km/hod.

46. Postup, ako aj hodnotu počiatočnej rýchlosti pohybu, ktorá bola ustálená N. O. nepovažuje za správne. Znalec použil tzv. silový model pri ktorom nemá k dispozícii kontrolné hodnoty z hľadiska spotrebovanej deformačnej práce. Takýto prístup nie je za podmienok predmetnej dopravnej nehody vhodný, nakoľko pri tomto postupe môže dôjsť k významnej odchýlke vypočítanej a skutočnej rýchlosti pohybu motocykla. Práve k uvedenému nepriaznivému efektu z hľadiska presnosti výpočtu u N. O. došlo. Znalec sa dopustil aj ďalších nepresností, resp. nesprávnych predpokladov. Znalec uvádza, že v okamihu zrážky bola rýchlosť vozidla 0 km/hod. Uvedené je však v rozpore so skutočnosťami, ktoré sú vyhodnotiteľné z videozáznamu. Ing. O. na strane 46 znaleckého posudku vypočítal rýchlosť motocykla z videozáznamu v hodnote 132 km/hod. Uvedenú vypočítanú hodnotu však ďalej nepoužil pri ďalších výpočtoch. Znalec v tejto časti posudku uvádza, že videozáznam, je zaznamenaný v celých sekundách. Uvedené tvrdenie pravdivé nie je. Videozáznam je zaznamenaný v počte 30 snímok za jednu sekundu a medzi dvoma po sebe nasledujúcimi snímkami uplynie čas cca 0,03 sekundy. Z opisu znalca v danej časti vyplýva, že tento neovláda problematiku správneho postupu pri výpočte rýchlosti z videozáznamu, resp. nemá potrebné poznatky pre vykonanie príslušných vyhodnotení. Nesprávna hodnota počiatočnej rýchlosti motocyklistu použitá zo strany N. O. mala následne vplyv na ďalšie výpočty a hodnotenia a tiež na problematiku prekážky náhle a problematiku technickej príčiny predmetnej dopravnej nehody.

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

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

49. Podľa § 13 zák. č. 381/ 2011 Z.z., ak má poistený proti poškodenému alebo inej osobe právo na vrátenie vyplatenej sumy, na jej zníženie alebo na zastavenie jej výplaty, prechádza toto právo na poisťovateľa, ak za poisteného túto sumu zaplatil alebo ju za neho vypláca.

50. Podľa § 2 ods. 2 písm. b) zák. č. 8/2009 Z.z., dať prednosť v jazde povinnosť účastníka cestnej premávky počínať si tak, aby ten, kto má prednosť v jazde, nemusel náhle zmeniť smer alebo rýchlosť jazdy,

51. Podľa § 16 ods. 2 zák. č. 8/2009 Z.z., vodič autobusu a vodič motorového vozidla s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou neprevyšujúcou 3 500 kg smie jazdiť rýchlosťou najviac 90 km h-1. Na diaľnici vodič autobusu smie jazdiť rýchlosťou najviac 100 km h-1 a vodič motorového vozidla s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou neprevyšujúcou 3 500 kg rýchlosťou najviac 130 km h-1.

52. Podľa § 16 ods. 4 zák.č. 8/2009 Z.z., vodič smie v obci jazdiť rýchlosťou najviac 50 km h-1, a ak ide po diaľnici v obci najviac 90 km h-1.

53. Podľa § 16 ods. 5 zák.č. 8/2009 Z.z., vodič nesmie prekročiť najvyššiu dovolenú rýchlosť jazdy vozidiel určenú dopravnou značkou alebo dopravným zariadením.

54. Podľa § 193 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.

55. Vykonaným dokazovaním bolo nesporne preukázané, že dňa XX.XX.XXXX o XX.XX hod. v F., okr. G. došlo k dopravnej nehode, ktorej účastníkom bol žalovaný a poistenec žalobcu H. I.. Pri uvedenej dopravnej nehode došlo u žalovaného k škode na majetku ako aj ku škode na zdraví. Žalobca dňa 19.09.2017 na základe hlásenia a zaregistroval predmetnú poistnú udalosť pod č. XXXXXXXXXXXX a pod č. XXXXXXXXXXXX. Na základe oznámenia škodovej udalosti, zisteného rozsahu poškodenia a ďalších podkladov bolo dňa 20.03.2019 ukončené šetrenie poistnej udalosti č. XXXXXXXXXXXX a dňa 08.04.2019 poistnej udalosti č. XXXXXXXXXXXX. Dňa 26.03.2019 žalobca poukázal v zmysle vyššieho uvedeného poistného plnenie vo výške 2635,50 EUR a dňa 10.04.2019 vo výške 83,43 EUR.

56. Uznesením vyšetrovateľa Policajného zboru, Odboru kriminálnej polície, Okresného riaditeľstva PZ vo Svidníku zo dňa 28.09.2017 bolo začaté trestné stíhanie voči obvinenej druhej účastníčke dopravnej nehody a vznesené obvinenie pre prečin ublíženia na zdraví.

57. Okresná prokuratúra uznesením zo dňa 16.10.2018 pod sp. zn. Pv 335/17/7712-25 zastavila trestné stíhanie, nakoľko skutok nie je trestným činom a nie je tu dôvod pre postúpenie veci.

58. Vychádzala zo záverov znaleckého posudku N. A. č. XX/XXXX, z ktorého vyplynul jednoznačný záver, že rýchlosť jazdy poškodeného je z hľadiska technického bezprostrednou príčinou uvedenej dopravnej nehody, ku ktorej by nedošlo, ak by sa pohyboval maximálnou povolenou rýchlosťou na danom úseku. Uviedla, že pokiaľ ide o rozhodovacia prax vodiča, ktorý dáva prednosť v jazde vozidlám na hlavnej ceste nemusí dať prednosť absolútne všetkým vozidlám, ktoré v ľubovoľnej vzdialenosti vidí, ale len tým, ktoré sú tak blízko, že vojdením do križovatky vyvoláva nebezpečenstvo náhle zmeny smeru. Obvinená v danom prípade pri vjazde do križovatky ani nevidela, aby sa po hlavnej ceste z ľavej strany pohyboval iný účastník cestnej premávky. V zmysle záverov znaleckého posudku by aj pri zohľadnení činnosti vodičky pred jej reakciou za podmienky dodržania maximálnej povolenej rýchlosti ku kolíznej situácii nedošlo. Poškodeným prekročená rýchlosť zbavuje poškodeného jeho práva očakávať, že iní účastníci budú reagovať tak, že mu dajú prednosť. Extrémne prekročenie maximálne povolenej rýchlosti nesie navyše so sebou aj úplnú vinu na dopravnej nehode pre vodiča, ktorý mal prednosť.

59. Aktívna vecná legitímácia právneho predchodcu žalobcu na vrátenie vyplateného poistného plnenia je daná ust. § 13 zák. č. 381/2001 Z.z. v zmysle ktorého, ak má poistený proti poškodenému alebo inej osobe právo na vrátenie vyplatennej sumy, na jej zníženie alebo zastavenie výplaty, prechádza toto právo na poisťovateľa, ak za poisteného túto sumu zaplatil alebo ju za neho vypláca.

60. Podľa právneho predchodcu žalobcu mal nárok na vrátenie vyplateného poistného plnenia poškodenému s poukazom na výsledky trestného konania zo záverov, ktorého nesporne vyplynulo, že plnú zodpovednosť za dopravnú nehodu nesie poškodený žalovaný, ktorý extrémnym prekročením dovolenej rýchlosti zavinil dopravnú nehodu.

61. V zmysle ustanovenia § 193 CSP je súd viazaný iba rozhodnutím, že bol spáchaný trestný čin a kto ho spáchal, teda nie je viazaný rozhodnutím o zastavení trestného stíhania.

62. Keďže obaja účastníci dopravnej nehody - poistenec žalobcu ako vodič motorového vozidla a žalovaný ako vodič motocykla (č.l. 27 vyšetrovacieho spisu vyplýva, že motocykel zakúpil v roku 2014) mali postavenie prevádzkovateľov v zmysle ustanovenia § 427 Občianskeho zákonníka potom, ak došlo k stretu prevádzok dopravných prostriedkov, z ktorého vznikla ich prevádzateľom, resp. niektorému z nich škoda je treba ich vzťah pri vyporiadaní škody posudzovať podľa § 431 Občianskeho zákonníka.

63. Ust. § 431 Občianskeho zákonníka o zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou dopravných prostriedkov, ktoré upravuje zodpovednosť prevádzkovateľov i vyporiadanie medzi nimi nadväzuje

na právnu úpravu objektívnej zodpovednosti v zmysle ust. § 427 a 428 Občianskeho zákonníka. Rozhodujúca je pritom účasť, ktorú mali prevádzkovatelia na spôsobení vzniknutej škody. Pri hodnotení miery účasti prevádzkovateľov na spôsobení celkovej škody vzniknutej pri strete ich vozidiel podľa § 431 Občianskeho zákonníka je potrebné skúmať jednotlivé skutkové okolnosti konkrétneho stretu, ktoré boli jeho hlavnými príčinami a to všetky vo vzájomnej súvislosti z hľadiska ich významu pre vznik škody nikdy izolovane.

64. Podľa názoru súdu prvej inštancie s poukazom na rozdielne závery znaleckého posudku č. XX/XXXX vypracovaného N. A. a č. XX/XXXX vypracovaného N. A. O. nebolo možné jednoznačne ustáliť rozsah zodpovednosti za škodu, ktorá vznikla poškodenému žalovanému ako účastníkovi dopravnej nehody, ktorý mal zároveň postavenie prevádzkovateľa.

65. Z oboch znaleckých posudkov vyplývala nesporná informácia, že žalovaný na úseku s dovolenou maximálnou rýchlosťou 90 km/hod. sa podľa znaleckého posudku č. 83/2017 pohyboval priemernou rýchlosťou 144 km/hod. (začiatok modrého zábradlia vid' č. 20 a 21 znaleckého posudku) a podľa znaleckého posudku 14/2020 priemernou rýchlosťou 132 km/hod. (začiatok modrého zábradlia č.l. 46 znaleckého posudku) čím porušil ustanovenie § 16 ods. 2, 4, 5 zákona číslo 8/2009 Z.z o cestnej premávke.

66. Zo záverov znaleckého posudku č. 83/2017 vyplýva, že bezprostrednou príčinou dopravnej nehody bola extrémna rýchlosť poškodeného žalovaného, ktorý viedol motocykel s tým, že technika jazdy druhého účastníka dopravnej nehody bola hodnotená ako neodporujúca okolnostiam a skutočnostiam, ktoré menovaný vodič mal v danom čase po stránke technickej možnosť rozpoznať a predvídať.

67. Súčasne zo záverov uvedeného znaleckého posudku vyplýva, že ak by sa žalovaný pohyboval rýchlosťou maximálne 90 km/hod. ku kolíznej situácii by nedošlo a vozidlo by opustilo jazdný koridor motocykla asi 1,5s pred prichádzajúcim motocyklom aj v prípade, ak by motocyklista na pohyb vozidla nereagoval žiadnym spôsobom. S najväčšou pravdepodobnosťou mal za daných okolností reálnu možnosť zabrániť zrážke aj tým spôsobom, žeby sa na začiatku nehodového deja pohyboval rýchlosťou maximálne 135 km/hod. pri identických činnostiach jeho ako aj vodičky, tak ako tieto vykonávali motocyklista a vodička v priebehu nehodového deja.

68. Na druhej strane v znaleckom posudku č. XX/XXXX je konštatované, že nie poškodený žalovaný, ale práve vodička motorového vozidla ako druhý účastník dopravnej nehody vytvorila náhlu prekážku z technického hľadiska nedaním prednosti v jazde pri vychádzaní z vedľajšej na hlavnú cestu. Zároveň konštatoval, že ku kolízii oboch prevádzkovateľov by došlo aj v prípade, ak by poškodený žalovaný pri jazde motocyklom sa po hlavnej ceste pohyboval maximálne dovolenou rýchlosťou 90 km/hod.

69. Z kontrolného znaleckého posudku vypracovaného znaleckým ústavom a to Ústavom súdneho inžinierstva č. XX/XXXX nesporne vyplýva, že tento sa priklonil k správnosti záverov znaleckého posudku N. A., ktorý bol vypracovaný v rámci trestného konania.

70. Zo záverov uvedeného znaleckého posudku nesporne vyplýva, že spôsob vjazdu vodičky vozidla na hlavnú cestu bol správny a bezpečný pre podmienky ak by sa po hlavnej ceste pohyboval motocykel rýchlosťou pre daný úsek max. dovolenou. Za správny a bezpečný možno považovať vjazd vozidla na hlavnú cestu vo vzťahu k rýchlosti do cca 105km/hod. vozidiel pohybujúcich sa po hlavnej ceste. Spôsob vjazdu vodičky by nebol správny iba za podmienky, ktoré nastali počas nehodového deja teda vo vzťahu k rýchlosti jazdy motocykla cca 142km/hod.

71. Súčasne znalecký ústav ustálil, že technickou príčinou predmetnej dopravnej nehody bola predovšetkým nesprávna technika jazdy vodiča motocykla a to rýchlosťou výrazne vyššou aká bola rýchlosť jazdy pre daný úsek max. dovolená (cca 142 km/hod.). Z analýzy dopravnej nehody vyplýva, že ak by sa vodič vozidla v okamihu počiatku jeho reakcie pohyboval správnou technikou jazdy, teda rýchlosťou neprevyšujúcou rýchlosť pre daný úsek max. dovolenú – 90km/hod., tak by pri jeho pôvodnej reakcii a následným intenzívnym brzdením dopravnej nehode zabránil tak, že by zastavil pred miestom zrážky. Nesprávna technika jazdy motocyklistu bola tým prvkom nehodového deja, ktorý jednak vyvolával vznik kolíznej situácie pre ostatných účastníkov cestnej premávky a súčasne znemožnil motocyklistovi dopravnej nehode zabrániť. Vo všeobecnosti platí, že čím je miera prekročenia

max. dovolenej rýchlosti jazdy motocykla vyššia, tým mala vodička vozidla sťaženejšie podmienky pre vyhodnotenie situácie na hlavnej ceste, nakoľko má k dispozícii menej času a rastie potreba vyhodnotiť rýchlosť motocykla vo väčšej vzdialenosti.

72. Vodič smie ísť najviac takou rýchlosťou, aká mu umožňuje bezpečne zastaviť na vzdialenosť, na ktorú vidí. To platí najmä pre jazdu za zníženej viditeľnosti a pri zapnutých svetlách. Pri tom musí vodič vziať do úvahy vedľa brzdnéj dráhy aj reakčnú dobu a dráhu technickej účinnosti bŕzd (R3/1969).

73. Keď bezpečnosť cestnej premávky vyžaduje striktné dodržiavanie dopravných predpisov, vrátane povinnosti dbať na dopravné značky, aj neohrozenie plynulosti cestnej premávky, logicky to v sebe nesie možnosť s primeranou a rozumnou mierou sa spoliehať na disciplinovanosť ostatných účastníkov cestnej premávky vo vzťahu k rešpektovaniu záväzným spôsobom stanovených pravidiel tejto premávky (Uznesenie NS SR pod sp. zn. 6Tv/16/1997).

74. Vykonaným dokazovaním bolo nesporne preukázané, že žalovaný sa v čase pred dopravnou nehodou svojim motocyklom po hlavnej ceste pohyboval rýchlosťou výrazne prekračujúcou max. dovolenú rýchlosť v zmysle ustanovenia § 16 ods. 2 zákona č. 8/2009 Z. z., ktorá bola na danom úseku 90 km/hod.

75. Okruh okolností relevantných pre posúdenie účasti na spôsobení škody pri strete prevádzok dopravných prostriedkov je širší ako len posúdenie podielu zavineného porušenia vodičov dopravných prostriedkov, aj keď porušenie pravidiel cestnej premávky má spravidla veľmi významný podiel na vzniku kolízie. Zodpovednosť za stret vozidiel a prípadné ďalšie následky sú zásadne na vodičovi, ktorý prišiel do križovatky po vedľajšej ceste a nedal prednosť vodičovi prichádzajúcemu po hlavnej ceste. Ak však vodič na hlavnej ceste ide rýchlosťou výrazne presahujúcou maximálnu povolenú rýchlosť, čím vodičovi prichádzajúcemu do križovatky po vedľajšej ceste znemožní, prípadne sťaží, aby mu dal prednosť v jazde, potom nie je vylúčená jeho zodpovednosť alebo spoluzodpovednosť za prípadnú kolíziu. Spôsob jazdy vozidla idúceho po hlavnej komunikácii možno za podstatnú príčinu nehody považovať v prípade, že svojou povahou (nebezpečnosťou) je porovnateľný alebo významnejší ako nedanie prednosti v jazde, ak napríklad vodič prichádzajúci po hlavnej ceste výrazne prekročí povolenú či primeranú rýchlosť, alebo že aj iným spôsobom jazdy (napríklad nevhodnou jazdnou dráhou) sťaží alebo úplne znemožní vodičovi na vedľajšej komunikácii, aby dodržal svoje povinnosti dať mu prednosť v jazde (Najvyšší súd Českej republiky z 28.01.2015 pod sp.zn.25Cdo/1097/2014).

76. Aj z rozhodnutia Najvyššieho súdu Slovenskej republiky z 08.12.2016 pod sp.zn. 3Cdo/550/2015 vyplýva záver, že okolnosť, že došlo k stretu prevádzok však sama o osebe neznamená, že každý z prevádzkovateľov zúčastnených stretu zodpovedá za škodu. Nie je pritom vylúčené a neodporuje to ani pojmu objektívnej zodpovednosti za škodu, aby výsledkom porovnania účasť jednotlivých prevádzateľov za stret prevádzok bol záver, že účasť niektorého z prevádzateľov je tak minimálna (nepatrná), že nezakladá jeho zodpovednosť za škodu.

77. Podľa názoru súdu prvej inštancie potom s poukazom na vyššie uvedené rozhodnutia a závery znaleckých posudkov č. XX/XXXX a č. XX/XXXX podľa ktorých bola technika jazdy vodičky motorového vozidla ako druhého účastníka dopravnej nehody správna s tým, že bezprostrednou technickou príčinou dopravnej nehody bola nesprávna technika jazdy vodiča motocykla, teda žalovaného, ktorý sa po hlavnej ceste pohyboval rýchlosťou výrazne vyššou aká bola max. dovolená, je daná plná zodpovednosť žalovaného za vzniknutú škodu, keďže tento extrémnym prekročením dovolenej rýchlosti o viac ako 50km/hod. znemožnil druhému účastníkovi dopravnej nehody prichádzajúcemu do križovatky po vedľajšej ceste, aby mu dal prednosť v jazde a preto za škodu vzniknutú žalovanému nezodpovedá. Zo záveru znaleckého posudku č. XX/XXXX súčasne vyplýva, že ku kolízii by nedošlo, ak by sa žalovaný na začiatku nehodového deja pohyboval max. dovolenou rýchlosťou a to ani v prípade, ak by sa na začiatku nehodového deja pohyboval vyššou rýchlosťou max. do 105km/hod.

78. V danom prípade súd prvej inštancie už neprihliadal na závery znaleckého posudku č. XX/XXXX, keďže tieto boli znaleckým ústavom v rámci kontrolného znaleckého dokazovania v znaleckom posudku č. XX/XXXX vyhodnotené ako vecne nesprávne.

79. Pokiaľ žalovaný v plnom rozsahu zodpovedal za škodu, ktorá pri dopravnej nehode vznikla, potom nemá nárok na poistné plnenie vyplatené právnym predchodcom žalobcu z poistenia druhého účastníka dopravnej nehody vo výške 2.635,50 eur na základe oznámenia zo dňa 20.3.2019 a vo výške 84,43 eur na základe oznámenia zo dňa 8.4.2019.

80. Právny predchodca žalobcu vyzval žalovaného na vrátenie vyplateného poistného plnenia ešte podaním zo dňa 26.6.2019 doručenému žalovanému 1.7.2019.

81. Na základe vyššie uvedených skutočností, tak vyhovel žalobe v zmysle ustanovenia § 13 zákona č. 381/2001 Z. z. o vydanie vyplateného poistného plnenia vo výške 2.718,93 eur s 5% úrokom z omeškania ročne určeným v súlade s ustanovením § 3 NV č. 87/1995 Z. z. podľa žaloby odo dňa jej podania, teda od 30.8.2019 do zaplatenia.

82. Podľa § 251 CSP, trovy konania sú všetky preukázané, odôvodnené a účelne vynaložené výdavky, ktoré vzniknú v konaní v súvislosti s uplatňovaním alebo bránením práva.

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

84. Podľa § 259 CSP, ak pri dokazovaní vznikne povinnosť, ktorá je spojená s výdavkami inej osoby, má táto osoba tie isté práva a povinnosti pri ich uplatnení ako svedok.

85. Podľa § 262 ods. 2 CSP, o výške náhrady trov konania rozhodne súd prvej inštancie v lehote do 60 dní po právoplatnosti rozhodnutia, ktorým sa konanie končí, samostatným uznesením, ktoré vydá súdny úradník.

86. O nároku na náhradu trov konania bolo rozhodnuté podľa § 255 ods. 1 CSP a úspešnému žalobcovi voči neúspešnému žalovanému bol priznaný nárok na náhradu trov konania v rozsahu 100%, o výške ktorých bude rozhodnuté podľa § 262 ods. 2 CSP v lehote 60 dní po právoplatnosti rozhodnutia súdu vo veci samej.

87. Keďže nová procesná úprava nenachádza svoj ekvivalent ustanovenia § 148 CSP možno tu použiť len všeobecné ustanovenie § 251 CSP, ktoré v sebe zahŕňa všetky trovy súdneho konania a tiež ustanovenie § 259 CSP, z ktorého vyplýva, že ak pri dokazovaní vznikne povinnosť, ktorá je spojená s výdavkami inej osoby, má táto osoba tie isté práva a povinnosti pri ich uplatnení ako svedok. Rozhodovanie súdu o náhrade trov znaleckého dokazovania vyplýva aj z čl. 1 ods. 1 CSP, ktoré umožňuje v prípade absencie výslovnej právnej úpravy aplikovať ustanovenie CSP, ktoré upravuje právnu vec čo do obsahu a účelu najbližšiu posudzovanej právnej veci.

88. Skutočnosť, že preddavok na trovy znaleckého dokazovania nepostačoval na úhradu celkovej odmeny znalca automaticky neznamená, že trovy znaleckého dokazovania znáša štát. Civilný sporový poriadok na rozdiel od Občianskeho súdneho poriadku už neobsahuje ustanovenie obdobné ustanovenie § 141 ods. 4 OSP, podľa ktorého platilo, že trovy dôkazov, ktoré neboli kryté preddavkom hradil štát. Strany musia v súvislosti so znaleckým dokazovaním zohľadniť, že štát vo všeobecnosti neznáša trovy dôkazu vrátane trov znaleckého dokazovania. To platí aj v prípade, ak trovy znaleckého dokazovania nemôžu byť podľa § 253 ods. 2 CSP preddavkované. Pokiaľ nedošlo k vyporiadaniu preddavku pred rozhodnutím, ktorým sa konanie skončí, musí byť oprávnenej osobe riadne priznaný nárok na náhradu trov konania podľa § 262 ods. 1 CSP, proti konkrétnej sporovej strane (uznesenie Ústavného súdu SR z 12.9.2019 pod sp. zn. II. ÚS 236/2019).

89. Vzhľadom na neúspešnosť žalovaného v konaní, potom tomuto vznikla povinnosť uhradiť znaleckému ústavu za ním vypracovaný posudok č. 97/2023 tú časť znaleckej odmeny, ktorá nebola krytá preddavkom na trovy dôkazu (vo výške 1.623,25 eur) priznanej na základe uznesenie Okresného súdu Prešov zo dňa 24.8.2023 s dátumom právoplatnosti 26.9.2023.

90. O výške náhrady trov konania bude rozhodnuté po právoplatnosti rozhodnutia súdu vo veci samej postupom podľa § 262 ods. 2 CSP.

Poučenie:

- 2 - 29C/36/2019

Proti tomuto rozsudku možno podať odvolanie do 15 dní odo dňa jeho doručenia na Okresný súd Prešov.

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

Podľa § 365 ods. 2 CSP, 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.

Podľa § 365 ods. 3 CSP, odvolacie dôvody a dôkazy na ich preukázanie možno meniť a dopĺňať len do uplynutia lehoty na podanie odvolania.

Ak -žalovaný nesplní povinnosť uloženú týmto rozsudkom, môže žalobca podať návrh na vykonanie exekúcie podľa exekučného poriadku. Ak žalovaný nesplní povinnosť uloženú týmto rozsudkom, môže žalobca podať návrh na vykonanie exekúcie podľa exekučného poriadku.