

Súd: Okresný súd Prievidza
Spisová značka: 15C/187/2014
Identifikačné číslo súdneho spisu: 3814221981
Dátum vydania rozhodnutia: 27. 08. 2015
Meno a priezvisko sudcu, VSÚ: JUDr. Eva Kiššová
ECLI: ECLI:SK:OSPD:2015:3814221981.3

ROZSUDOK V MENE SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Okresný súd Prievidza sudkyňou JUDr. Evou Kiššovou v právnej veci navrhovateľa: O.. O. W., nar. XX.X.XXXX, bytom V., Q. č. XXX/X, zast. PhDr. Ľ.Í. P., nar. XX.X.XXXX, bytom V., ul. B.. O. č. XXX/XX, proti odporcovi: V. O., nar. X.XX.XXXX, bytom S. č. XXX, za účasti vedľajšieho účastníka na strane odporcu Allianz - Slovenská poisťovňa, a.s. IČO 151 700, so sídlom Bratislava, Dostojevského rad č. 4, o zaplatenie 4.043,45 eur, takto

rozhodol:

Návrh **z a m i e t a .**

Navrhovateľ je **p o v i n n ý** nahradiť vedľajšiemu účastníkovi na strane odporcu trovy konania 18,33 eur, do troch dní od právoplatnosti rozsudku.

o d ô v o d n e n i e :

Navrhovateľ návrhom podaným 15.12.2014 uplatnil najskôr voči odporcovi nárok na zaplatenie sumy 2.446,13 eur z titulu náhrady škody spôsobenej odporcom pri dopravnej nehode, ktorej vznik zavinil odporca. Okrem ujmy na zdraví mu bola spôsobená aj škoda na majetku, a to k poškodeniu bicykla, cyklistickej obuvi, oblečenia a okuliarov. Svoje nároky uplatnil aj v trestnom konaní, ktoré sa viedlo voči odporcovi, a v ktorom bol trestným rozkazom sp. zn. 1T/99/2014 z 8.8.2014 uznaný vinným zo spáchania prečinu ublíženia na zdraví podľa § 157 ods. 1 a 2 písm. a/ Trestného zákona, pretože ako vodič motorového vozidla sa dopustil nedodržaním dôležitej povinnosti porušenia povinnosti uloženej v zmysle § 20 ods. 1 a 2 zákona č. 8/2009 Z.z. o cestnej premávke.

Následne písomným podaním z 2.2.2015 rozšíril žalovaný nárok a tento špecifikoval ako škodu na majetku vo výške 978,45 eur, náhradu škody za bolestné v sume 707,- eur náhradu škody z titulu sťaženia spoločenského uplatnenia v sume 2.358,00 eur. Uviedol, že z celkovej sumy vecnej škody mu poisťovňa uhradila najskôr preddavok 2.446,13 eur, následne mu zaplatila dňa 9.1.2015 sumu 1467,69 eur. Celková škoda z titulu bolestného 3.538,- eur mu bola hradená plnením poisťovne v sumách 1.769,- eur dňa 14.11.2014 a 1.062,- eur dňa 19.12.2014. Zostáva k úhrade suma 707,- eur. Náhrada škody za sťaženie spoločenského uplatnenia bola vyčíslená v sume 11.790,-eur, pričom poisťovňa mu uhradila dňa 29.12.2014 sumu 9432,- eur. Preto uplatňuje z titulu náhrady škody za sťaženie spoločenského uplatnenia sumu 2348,- eur. Krátenie plnení poisťovňou z titulu spoluzavinenia poškodeného neuznáva.

Súd uznesením sp. zn. 15C/287/2014 z 10.2.2015 čiastočne zastavil konanie o náhradu škody na majetku 1467,69 eur a pripustil zmenu návrhu - rozšírenie ďalších nárokov navrhovateľa tak, že predmetom konania bol nárok navrhovateľa na peňažné plnenie 4043,45 eur / 978,45 + 707,- + 2358,-/.

Odporca v písomnom vyjadrení k návrhu uviedol, že bol trestným rozkazom OS Prievidza č. 1T/99/2014 z 8.8. 2014 uznaný vinným v zmysle § 157 ods. 1 a 2 Trestného zákona. S návrhom na náhradu škody nesúhlasí. Škoda, ktorú uplatňuje vznikla aj v dôsledku konania navrhovateľa, čo bolo preukázané aj v konaní OS Prievidza č.k. 12C/81/2014. Svojim osobným motorovým vozidlom vychádzal z vedľajšej cesty na hlavnú, keď v pravom jazdnom pruhu, do ktorého sa mal zaradiť, jazdilo v skupine 8 cyklistov. Bol si vedomý toho, že sa nemôže zaradiť do pravého jazdného pruhu, pretože by im vytvoril náhlu prekážku v ich jazde, a preto sa zaradil do ľavého jazdného pruhu s tým, že následne sa zaradí do pravého jazdného pruhu. Keď zbadal v spätnom zrkadle, že cyklisti popadali, otočil sa a vrátil sa na miesto nehody. Nie je pravdou, že by celým vozidlom prešiel do pravého jazdného pruhu, pretože by muselo dôjsť ku kolízii jeho vozidla s prvým cyklistom, tento však pokračoval plynule v jazde. Plynule pokračovali aj ďalší cyklisti, spadol až šiesty cyklista - navrhovateľ, ktorý nedodržiaval bezpečnú vzdialenosť od pred ním jazdiaceho cyklistu, v dôsledku čoho zavadil o zadné koleso pred ním jazdiaceho cyklistu a spadol. Následne spadli ďalší dvaja cyklisti. Pád cyklistov preto nezapríčinil on. Ak by cyklisti jazdili za sebou a nie vedľa seba, ak by jazdili pri pravom okraji vozovky a dodržiavali by bezpečnú vzdialenosť medzi sebou, tým, že vošiel svojim vozidlom na hlavnú cestu by nevznikla žiadna kolízna situácia a cyklisti by mohli pokračovať plynule v jazde na bicykli. On nemal možnosť nehode zabrániť, nakoľko skutočnosť, že navrhovateľ zavadil predným kolesom o zadné koleso cyklistu jazdiaceho pred ním, nemal možnosť ovplyvniť. Keďže bola škoda spôsobená aj zavinením poškodeného, znáša škodu pomerne. Poškodení svedkovia pritom svoje výpovede menili, čo vyvoláva dôvodné podozrenie, že chcú vytláčať čo najviac peňazí zo vzniknutej situácie.

Vedľajší účastník v písomnom vyjadrení k návrhu uviedol, že odporca mal v čase dopravnej nehody 13.6.2011 u nich uzavreté povinné zmluvné poistenie zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla zn. R. B., EČ V. XXX D., a to poistnou zmluvou č. XXXXXXXXXXXX. Navrhovateľovi bola poskytnutá náhrada škody z titulu vecnej škody v sumách 80% vzniknutej škody 2446,13 eur dňa 14.11.2014, 1467,69 eur dňa 8.1.2015, z titulu bolestného záloha 50% 1769,- eur dňa 18.11.2014, bolestné - doplatok 30% v sume 1062,- eur dňa 18.12.2014, z titulu sťaženia spoločenského uplatnenia suma 9432,- eur dňa 23.12.2014. Samotné trestné konanie neurčuje mieru spoluzavinenia, keďže súd posudzoval len naplnenie trestnoprávnej zodpovednosti a nie občianskoprávnej zodpovednosti. V danom prípade je namieste stanovenie spoluviny navrhovateľa v zmysle § 441 Občianskeho zákonníka v rozsahu 20%. Poukázal na záver znaleckého posudku znalca H.. S. F. Csc., ktorý uviedol, že spôsob jazdy vodiča cyklistov neohrozil a ani neobmedzil, techniku a spôsob jazdy vodiča je možné hodnotiť ako správnu, a táto nie je v príčinnej súvislosti so vznikom a priebehom predmetnej dopravnej nehody, cyklisti jazdili za sebou a aj vedľa seba a ich jazdu možno hodnotiť ako nesprávnu, pretože mali povinnosť jazdiť len za sebou, a to pri pravom okraji vozovky a nedodržiavali bezpečný odstup za sebou. Vodič O. nemal možnosť nehode zabrániť, možnosť nehode zabrániť mal len cyklista O. W., a to tým, ak by pri jazde dodržiaval bezpečnú vzdialenosť od pred ním jazdiaceho cyklistu, čím by v nehodovom mieste nedošlo k zachyteniu jeho predného kolesa o zadné koleso pred ním jazdiaceho cyklistu a nedošlo by k jeho pádu a následne k pádu ďalších cyklistov. Podľa znalca z technického hľadiska je príčinou predmetnej dopravnej nehody skutočnosť, že cyklista O. W., ktorý spadol ako prvý, nedodržiaval pri jazde bezpečnú vzdialenosť od pred ním jazdiaceho cyklistu, v dôsledku čoho predným kolesom zavadil o zadné koleso pred ním jazdiaceho cyklistu a spadol, čím vytvoril náhlu prekážku v koridore jazdy za ním jazdiacich cyklistov v dôsledku čoho spadli aj za ním jazdiaci cyklisti Y. W. a X. O.. Ak by cyklisti jazdili za sebou a nie vedľa seba, ak by jazdili pri pravom okraji vozovky a dodržiavali by bezpečnú vzdialenosť medzi sebou vojením vozidla Opel vodiča V. O. do hlavnej cesty by nevznikla žiadna kolízna situácia a cyklisti by mohli pokračovať plynule v jazde bez zmeny smeru alebo rýchlosti jazdy. Nároky navrhovateľa považuje poisťovňa za vysporiadané, pretože nevyplatená časť náhrady škody predstavuje neuhradenú spoluvinu poškodeného v rozsahu 20 %.

Súd vykonal dokazovanie výsluchom účastníkov, listinnými dôkazmi, a to spisom OS Prievidza sp. zn. 1T/99/2014, spisom OS Prievidza č. 12C/81/2014, z neho najmä trestným rozkazom č. 1T/99/2014 z 8.8. 2014, písomným podaním navrhovateľa z 2.2.2015, výpismi z účtu navrhovateľa, písomnou korešpondenciou medzi navrhovateľom a vedľajším účastníkom z 19.12.2014, z 22.12.2014, písomným vyjadrením odporcu, písomným vyjadrením vedľajšieho účastníka z 19.2.2015, lekárskeho posudkom o bolestnom a sťaženi spoločenského uplatnenia z 29.10.2014, záznamom dopravnej nehody, fotografiami, videozáznamom, náčrtom, na základe čoho zistil tento skutkový stav:

Trestným rozkazom OS Prievidza sp. zn. 1T/99/2014 z 8.8.2014 bol odporca uznaný vinným z prečinu ublíženia na zdraví podľa § 157 ods. 1,2 písm. a/ Trestného zákona na tom základe, že dňa 13.6.2011 o 18.06 hod. pri vychádzaní s osobným motorovým vozidlom značky Opel Vectra s evidenčným číslom PD XXX D. z vedľajšej cesty na hlavnú cestu I/64, v kilometri XXX v obci S., okres Prievidza, nedal prednosť v jazde skupine cyklistov idúcich po hlavnej ceste z jeho pravej strany i napriek tomu, že ich videl, vošiel s motorovým vozidlom do ich jazdnej dráhy, čím im vytvoril náhlu prekážku, v dôsledku čoho cyklisti jazdiaci v kolóne po hlavnej ceste museli náhle brzdiť, pričom došlo k pádu cyklistov, čím porušil ustanovenie § 20 ods. 1,2 zákona č. 8/2009 Z.z. o cestnej premávke, v dôsledku čoho cyklista O. W. utrpel zranenia - otras mozgu, prasklinu klemby lebečnej v ľavej temennej oblasti, oderky kože na hlave v záhlavovej oblasti, oderky kože na ľavom lakti, zlomeninu spodiny lebečnej vľavo vedúcej cez pyramídu bázy lebečnej, poranenie tvárového nervu, krvácanie pod krvnú plenu mozgu a poúrazové poškodenie čuchu, ktorého ho obmedzovalo v obvyklom spôsobe života od 13.6.2011 do 7.7.2011, Y. W. utrpel zranenia - podvrtnutie pravého vretenno-zápästného kĺbu ťažkého stupňa s roztrhnutím väzu medzi zápästnými kostičkami členkovitej a mesiačikovej kostičky, hlboké oderky kože nad záprstnoprstovými kĺbmi 2., 3., 4., a 5. Prsta pravej ruky a oderky kože na pravom zápästí a ľavom zápästí, pomliaždenie ľavého kolena a oderku kože na ľavom kolene, pomliaždenie ľavého stehna a veľkú oderku kože v oblasti veľkého hrvoľa stehennej kosti, ktoré ho obmedzovali v obvyklom spôsobe života od 14.6.2011 do 29.7.2011 a X. O. utrpel zranenia - tržno-zmliaždenú ranu ľavého lakťa, povrchovú oderku kože ľavého kolena a povrchovú oderku kože v ľavej sedacej oblasti, ktoré si nevyžiadali pracovnú neschopnosť. Odporcovi bol uložený trest odňatia slobody 12 mesiacov s podmieneným odkladom na skúšobnú dobu v trvaní 12 mesiacov. Poškodení Y. W., O. W. a X. O. boli so svojimi nárokmi odkázaní na konanie vo veciach občianskoprávných. Trestný rozkaz nadobudol právoplatnosť a vykonateľnosť dňa 23.9.2014.

Z časti trestného spisu OS Prievidza 1T/99/2014, týkajúcej sa prípravného konania vyplývajú jednotlivé svedecké výpovede účastníkov dopravnej nehody, z ktorej uplatňuje navrhovateľ svoje nároky, a to nasledovne:

Odporca po vznesení obvinenia vo svojej výpovedi zo dňa 22.1.2014 uvádzal, že v predmetný deň išiel svojim osobným motorovým vozidlom po bočnej ceste v obci S., pričom vychádzal na hlavnú cestu I/64, chcel ísť smerom do Prievidze, pričom z pravej strany pri vchádzaní do križovatky registroval skupinu cyklistov jazdiacich v smere od Žiliny do Prievidze vo vzdialenosti asi 100 metrov, títo cyklisti išli v rozpätí celého pravého pruhu, teda od krajnice až po stredovú čiaru vozovky v tvare klina /uvedené tvrdenie sa nachádza aj v jeho výpovedi zo dňa 19.8.2013/. Keďže v ľavom jazdnom pruhu nešlo žiadne auto, preto vybočil autom do tohto pruhu, z pravej strany sa cyklisti, ktorí išli pri stredovej čiare sa začali radiť ku krajnici a začali vytvárať líniu, pričom pri tomto zaraďovaní sa do línie začali medzi sebou balansovať. V tomto momente urobil odbočovací manéver smerom doľava, a to tým spôsobom, že vytočil volant naplno doľava tak, že sa zaradil do ľavého jazdného pruhu smerom do Prievidze, teda do protismeru, pričom mohol prejsť predným pravým kolesom za stredovú čiaru, teda malou časťou vozidla zasiahol do pravého jazdného pruhu. Bol si istý, že ich neohrozí svojím odbočovaním do ľavého jazdného pruhu. Po odbočení zrýchlil, pretože bol stále v ľavom jazdnom pruhu. Vtedy zaregistroval, že cyklista v pravom jazdnom pruhu pribrzdil a zbadal v spätnom zrkadle, že cyklisti za ním mali kolíziu, spadli na zem, preto sa otočila vrátil sa na miesto. K vzdialenosti cyklistov medzi sebou uviedol, že išli na tesno, v zhluku, skoro koleso o koleso. Vylučuje, že by jeho odbočovacím manévrom vytvoril cyklistom prekážku v jazde, pretože prvý z cyklistov prešiel okolo neho bez problémov a necítil sa ohrozený. Cyklisti balancovali ešte vtedy, keď s autom stál na vedľajšej ceste.

Svedok O. W. vypovedal dňa 29.7.2011 tak, že v predmetný deň 13.6.2011 jazdil po hlavnej ceste v obci S. smerom do Prievidze, bolo jasné, vozovka bola suchá, jeho bicykel po technickej stránke bol v poriadku. Jazdil v kolóne ôsmich cyklistov v poradí šiesty. Jazdili jednotlivo za sebou, rýchlosťou 40 - 45 km/h. Jazdili za sebou v rozstupoch cca 2m, v čase pred pádom sa pozeral pred seba a spozoroval periférne ako z ľavej strany vybehlo na hlavnú cestu nejaké vozidlo, prešlo cez ľavý jazdný pruh do pravého jazdného pruhu, vzápätí vodič vozidla strhol riadenie do ľavého jazdného pruhu a v tomto pokračoval v smere do Prievidze. Cyklista pred ním začal brzdiť a on zavadiť predným kolesom o jeho zadné koleso. Následkom tohto spadol na vozovku, následne si už nič nepamätá. Pri výpovedi dňa 25.2.2014 svedok O. W. uviedol, že cyklisti jazdili spôsobom takým, že išli za

sebou ale odklonení z ľavej strany doprava, nakoľko fúkal vietor tak, aby bol každý cyklista v závetrí. Za cyklistom pred ním dodržiaval vzdialenosť dvoch metrov, prilbu na hlave nemal. Zvýraznil reakciu ostatných cyklistov na odbočovací manéver vodiča tak, že sa čelní cyklisti chceli vyhnúť autu, preto pribrzdili a tlačili sa na krajinu, čoho následkom bolo to, že on zaviedol svojím predným kolesom o zadné koleso pred ním jazdiaceho cyklistu. Prvý cyklista bol pred kolíziou približne meter a pol od krajnice vozovky, pričom je možné, že prvý cyklista sa presúval po ľavej strane pelotónu teda bližšie k stredu vozovky na koniec pelotónu, teda je možné, že ak v danom momente prvý cyklista striedal, mohol byť aj vo väčšej vzdialenosti od krajnice.

Svedok Y. W. dňa 29.7.2011 uviedol, že jazdil ako siedmy v poradí, jazdili jednotlivo za sebou. V čase nehody pozeral pred seba a sledoval situáciu cyklistov pred ním, jazdili v rozostupoch cca 2m, všimol si z ľavej strany auto, ktoré vybehlo na hlavnú cestu rýchlo, pričom cyklisti jazdiaci pred ním zareagovali tak, že okamžite začali brzdiť, aby nezabránili zrážke s týmto vozidlom, ktoré vošlo do ich jazdnej dráhy. Vozidlo prešlo cez ľavý jazdný pruh do pravého pruhu, vzápätí stroj riadenie do ľavého jazdného pruhu a pokračoval v jazde smerom do Prievidzi. Vtom ako vozidlo vybehlo na cestu len zaregistroval, ako pred ním jazdiaci brat zaviedol koleso o pred ním idúceho cyklistu a spadol na vozovku, následne preletel aj on cez brata a X. O. spadol cez neho. Pri výsluchu dňa 25.2.2014 uviedol, že vozidlo pri odbočovaní vošlo do hlavnej cesty všetkými štyrmi kolesami, pričom nasledovala okamžitá brzdná reakcia všetkých cyklistov pred ním v snahe zabrániť stretu s týmto vozidlom. Cyklisti išli za sebou.

Svedok X. O. dňa 29.7.2011 uviedol, že jazdil v poradí ôsmy, sledoval situáciu pred sebou a súčasne periférne videl, ako z ľavej strany z vedľajšej cesty vybehlo do jazdnej dráhy osobné motorové vozidlo tmavej farby, niekto zo skupiny zakričal „bacha“, spozoroval, že Y. W. začal brzdiť a následne padal. Vzápätí spadol aj on sám. Prilbu na hlave nemal a nemali ju ani bratia W.. Dňa 25.2.2014 potvrdil, že cyklisti jazdili v tvare za sebou, jeden za druhým. Nevie uviesť do ktorého jazdného pruhu a akým spôsobom vošlo auto, len ho zaregistroval.

Svedok E. R. dňa 11.4.2012 a 24.2.2014 uviedol, že spozoroval ako zhluk cyklistov prechádza po ceste okolo neho, keď prešli zbadal, ako vychádza auto odporcu z vedľajšej cesty, toto tam stálo a pomaly vychádzalo na hlavnú cestu smerom na Prievidzi. Toto vozidlo vošlo najprv do ľavého jazdného pruhu a pokračovalo v jazde v protismere aby sa vyhlo tomuto zhluku cyklistov, svedok s určitou vylúčením, že by vodič vošiel najprv do pravého jazdného pruhu a potom prešiel do ľavého jazdného pruhu. Prví traja cyklisti išli tak, že išli vedľa seba, zaberali celú šírku jazdného pruhu a ďalší cyklisti išli za nimi v zhluku, keď zbadali prichádzajúce vozidlo tak asi spanikárili a začali sa zhlukovať a krajný cyklista, ktorý šiel v podstate v strede vozovky začal pribzďovať. Následne ďalší cyklisti spadli, pričom mal záujem aj so susedom Z. zraneným pomôcť. Vodič vozidla neohrozil cyklistov, pretože zostal vo vedľajšom jazdnom pruhu, bol akoby v protismere, oni sa len zľakli a spanikárili, čoho následkom bola ich kolízia.

Svedok X. Z. vypovedal dňa 11.4.2012 a 24.2.2014 tak, že pracoval v predmetný deň na dvore pred domom, bol tvárou k ceste a videl skupinu cyklistov ako smeruje smerom do Prievidze, jazdili ako pelotón v skupine za sebou aj vedľa seba. Jazdili v celom pravom jazdnom pruhu ako na závodoch tak, že jeden rozráža a ostatní idú v skupine v tesnej blízkosti za ním. Zbadal aj vozidlo prichádzajúce z vedľajšej cesty, toto najskôr zastalo na vozíku z dôvodu kontroly možného výjazdu na hlavnú cestu, sú tam kriky. Vodič vošiel na hlavnú cestu, pričom sa zaradil akoby do protismeru a pokračovať v jazde do Prievidze a neskôr sa zaradil do svojho jazdného pruhu. Cyklisti išli za sebou v bezprostrednej blízkosti, pričom prvý pribrzdil a niektorý cyklista ďalší v poradí zachytil kolesom o predchádzajúceho cyklistu a spadol. Správanie cyklistov po páde bolo agresívne predovšetkým voči vodičovi. Z pohľadu svedka nedošlo k žiadnemu ohrozeniu cyklistov vodičom vozidla, nakoľko tento sa zaradil do protismeru, a nie do ich dráhy, k pádu došlo kvôli tomu, že išli v tesnej blízkosti za sebou a „zaklikoval“ prvý cyklista.

Svedok S. V. vypovedal dňa 5.4.2013 tak, že jazdil v skupine cyklistov ako tretí, jazdili v pelotóne, rýchlosťou asi 50 km/h, on šiel v odstupe asi jeden až dva metre od pred ním idúcim cyklistom, spozoroval z vedľajšej cesty vozidlo, auto vychádzalo tak, že najprv auto vošlo do pravého pruhu a potom hneď strhol do ľavého pruhu, čiže spravil takú myšičku a pokračoval ďalej. Mal pocit, že trať prvého cyklistu, ale nikoho netrafil a prvý cyklista pribrzdil a tlačil sa smerom ku krajnici, teda doprava a reťazová reakcia bola taká, že toto robili všetci ostatní, teda aj druhý cyklista a aj on, následne pád cyklistov za sebou nevidel. Prvý cyklista pribrzdil a tlačil sa ku krajnici, rovnako aj ďalší za ním,

nezastavili úplne alebo pokračovali v jazde, pričom sa dostali na úroveň auta, ktoré išlo v ľavom jazdnom pruhu a pomaly zastavilo v pravom pruhu.

Svedok V. B. uviedol, že v predmetom čase a mieste jazdili cyklisti všetci za sebou pri krajnici ako klasická cyklistická skupina, pričom on šiel zrejme druhej pozícii, za prvým cyklistom išiel v odstupe asi 30 cm, za ním jazdiaci cyklisti išli tiež v takej vzdialenosti, takto sa jazdieva kvôli závetriiu. Vozidlo vychádzajúce na hlavnú cestu z vedľajšej cesty vošlo do ich jazdného pruhu, zakričal „pozor“, pričom prvý cyklista začal brzdiť a smerovať ku krajnici, aby sa vyhol stretu s autom, následne ďalší za ním jazdiaci cyklisti tiež začali brzdiť a smerovať ku krajnici. Auto strhlo smer jazdy do ľavého jazdného pruhu a pokračovalo v jazde, avšak v dôsledku brzdzenia došlo následne k pádu za ním idúcich cyklistov. On mal dostatok času na to, aby pribrzdil a pokračovať následne v jazde. Pri výpovedi dňa 24.2.2014 tento svedok opäť uviedol, že cyklisti jazdili za sebou jeden za druhým od 10 do 20 cm odstupoch v rýchlosti 40 - 45 km/h. Pripustil, že niektorí členovia pelotónu mohli ísť aj vedľa seba, nielen za sebou, a to z dôvodu zmeny pozície v skupine, pričom skupina míňala daného cyklistu pri krajnici a tento vybočil na chvíľu smerom do stredu vozovky.

Svedok Y. Y. bol cyklistom v poradí piatym, pričom išiel v rozstupe asi 10 cm od predchádzajúceho cyklistu, išli rýchlosťou 45 - 50 km/h, išli za sebou, zaregistroval auto vchádzajúce na cestu, prvý cyklista zakričal a upozornil a prví cyklisti auto obehli, teda sa mu vyhli a pokračovali v jazde a auto sa dávalo do ľavého jazdného pruhu a pokračovalo v jazde, tesne pred kolíziou videl ako Y. W. drží mobil v ruke a kvôli tomu, aby mohol pracovať s mobilom vyšiel z lajny a v tom momente už auto vyhádzalo a dochádzalo ku kolízii, videl ako O. W. padá na zem, má pocit, že P. prudšie zabrzdil a teda cyklisti za ním mali problém už situáciu ustáť, cyklisti pred P. sa autu vyhli. Prví cyklisti teda pribrzdili a dávali sa ku krajnici, avšak poslední traja to už nedokázali.

Svedok V. L. P. /v tomto konaní zástupca navrhovateľa/ uviedol, že jazdil v skupine cyklistov v poradí štvrtý, pričom za tretím cyklistom šiel v bezpečnej vzdialenosti asi dva metre, pričom nešiel v priamej línii za ním ale trochu na pravo kvôli bočnému vetru z ľavej strany, išli asi rýchlosťou 50 km/h, z vedľajšej cesty vošlo na hlavnú cestu auto tak, že vošlo do pravého jazdného pruhu, vzápätí strhol jazdu do ľavého pruhu, prví dvaja cyklisti prešli po krajnici popri vozidlu. Po tom, čo začali prví cyklisti brzdiť a dávať sa ku krajnici, mal dostatok času na uvedené zareagovať. Pri výsluchu dňa 25.2.2014 svedok uviedol, že išiel v poradí štvrtý v rozstupe za tretím cyklistom asi pol metra, teda mal svoje predné koleso od zadného kolesa pred ním jazdiaceho cyklistu na šírku, išli rýchlosťou 50 km/h. Vozidlo vošlo do pravého jazdného pruhu celé so všetkými štyrmi kolesami a následne aby predišiel zrážke stočil volant do ľavého jazdného pruhu, čo však už bolo neskoro, nakoľko cyklisti za ním popadali.

Svedok V. V. uviedol, že bol na čele kolóny ôsmich cyklistov, pričom videl, že z vedľajšej cesty sa chystá vyjsť na hlavnú cestu vozidlo, vozidlo bolo už vystřčené do hlavnej cesty, on šiel stále svojou rýchlosťou asi 45 km/h, keď bol na jeho úrovni, resp. kúsok už za ním, vnímal, že auto sa zaraďuje do hlavnej cesty smerom na ich smer, pričom už len zaregistroval pád cyklistov za ním. On ani nepribrzdil, pokračoval normálne ďalej. Cyklisti išli v rozstupe asi 20 - 30 cm za sebou. Jeho auto nijako neohrozilo. Vozidlo vošlo do časti ich jazdného pruhu.

Svedok S. S. uviedol, že v predmetný deň kosil trávu pred domom, zaregistroval skupinu cyklistov, išli v zhluku, zaberali celú šírku svojho jazdného pruhu, teda polovicu vozovky, v čele pelotónu išli traja vedľa seba vo vzdialenosti asi pol metra, za nimi išli ďalší, čelní cyklisti držali riadidlá a rozprávali sa medzi sebou, zadní sa riadidiel vôbec nedržali, rozprávali sa medzi sebou, otáčali hlavy dozadu, poslední v pelotóne čo bol pri krajnici telefonoval a nedržal sa riadidiel. Musel ešte upozorniť svoju dcéru, ktorá išla po krajnici, aby sa im vyhla, zošuchla sa do kanála, preto skríkol na cyklistov, pričom posledný zo skupiny cyklistov mu ukázal vulgárne gesto s vulgárnym vyjadrením.

Zo znaleckého posudku znalca H. U. V. č. 4/2012 vyplýva záver k príčine dopravnej nehody v dvoch alternatívach. Pri 1.alternatíve vychádzajúc z výpovede vodiča bola technickou príčinou predmetnej dopravnej nehody nesprávna technika jazdy bicyklistov O. W., Y. W. a X. O., ktorí pri zvolenej rýchlosti jazdy nedodržali za pred nimi jazdiacim bicyklom bezpečnú pozdĺžnu vzdialenosť. Tento nesprávny prvok vyvolával pri každom prípadnom spomalení pred ním jazdiacich bicyklov kolíznu situáciu a znemožňoval im túto odvrátiť. Nesprávna technika jazdy vodiča O., a to jeho skutočné smerové vedenie vozidla do ľavého jazdného pruhu cesty nemá pri tejto alternatíve nehodového deja vplyv na technickú príčinu predmetnej dopravnej nehody, keďže vjazd vozidla na hlavnú cestu nebol

kolízny a vodič neohrozil prichádzajúcich bicyklistov. Pri 2. alternatíve nehodového deja vychádzajúc z výpovede bicyklistov boli technickou príčinou predmetnej dopravnej nehody jednak nesprávna technika jazdy vodiča O., ktorý vjazdom do cesty ohrozil sprava prichádzajúcich bicyklistov kolíznym vjazdom na túto cestu. Tento nesprávny prvok v technike jazdy vodiča vyvolal kolíznú situáciu a jednak nesprávna technika jazdy bicyklistov O. W., Y. W. a X. O., ktorí pri zvolenej rýchlosti jazdy nedodrжали za pred nimi jazdiacim bicyklom bezpečnú pozdĺžnu vzdialenosť. Tento nesprávny prvok v technike jazdy im pri tomto priebehu nehodového deja spôsobil, že nemohli odvrátiť kolíznú situáciu spôsobenú vjazdom vozidla Opel na cestu a následným brzdením pred nimi jazdiacich bicyklov. Nesprávna technika jazdy vodiča, ktorý vošiel do pravého jazdného pruhu a následne sa vrátil do ľavého jazdného pruhu nemá ani pri tejto alternatíve nehodového deja vplyv na technickú príčinu dopravnej nehody. Kolízna situácia vznikla už samotným vjazdom vozidla Opel na cestu I/64 a skutočné smerové vedenie tohto vozidla vodičom Bielikom po vjazde na túto cestu nemalo vplyv na vyvolanie kolíznej situácie ani na možnosť zabránenia dopravnej nehody. Pri oboch alternatívach nehodového deja mohol nehode zabrániť, ak by vzhľadom na rýchlosť, vzdialenosť a spôsob jazdy sprava prichádzajúcich bicyklistov nevošiel so vozidlom Opel Vectra na cestu č. I/64. Vodičovi pritom z technického hľadiska nič nebránilo v tom, aby týchto cyklistov pred vjazdom na cestu I/64 videl. Cyklisti O. W., Y. W. a X. O. by pri obidvoch alternatívach zabránili nehode, ak by pri jazde po ceste dodržali bezpečnú pozdĺžnu vzdialenosť za bicyklom, ktorý jazdil pred nimi. Potom by mali dostatok priestoru na zníženie rýchlosti jazdy, príp. až zastavenie, a to bez kontaktu s pred nimi jazdiacim bicyklom.

Z doplnenia č. 1 znaleckého posudku č. 4/2012 znalca H.. U. V. vyplýva konštatovanie, že z technického hľadiska nie je možné jednoznačne ustáliť vzájomný pohyb vozidla Opel a bicyklov počas nehodového deja, preto sú vypracované dve alternatívy nehodového deja, a to podľa vodiča O. a podľa bicyklistov.

Zo záveru znaleckého posudku znalca Q.. Y. Q. č. 92012 vyplýva okrem popisu zranení navrhovateľa i konštatovanie, že poškodený O. W. nemal v čase úrazu na hlave bezpečnostnú prilbu, ktorá by určite zmiernila následky úderu lebky o zem pri páde z bicykla.

Z odborného vyjadrenia JHS s.r.o. Martin č. 293/2014 vyplýva výpočet všeobecnej hodnoty bicykla, cyklistických nohavíc, cyklistického trička, cyklistických topánok a okuliarov navrhovateľa v celkovej sume 4892,27 eur.

V trestnom spise v časti prípravného konania č.s. ČVS SKIS 94/IS - 1 - SV - 2011 sa nachádza aj znalecký posudok znalca H.. S. F.Á. D., znalca z odboru Doprava cestná, odvetvie nehody v cestnej doprave, technický stav cestných vozidiel, odhad hodnoty cestných vozidiel, č posudku 46/2014 zo dňa 31.5. 2014, ktorý predložil ako listinný dôkaz odporca. Záveru posudku vyplýva, že spôsob vojdenia vodiča V. O. do hlavnej cesty do ľavého jazdného pruhu hlavnej cesty, je možné hodnotiť ako neobvyklý ale vojdením do ľavého jazdného pruhu cyklistov neobmedzil ani neohrozil. Vodič nevošiel celým vozidlom do pravého jazdného pruhu, pretože v tom prípade by muselo dôjsť ku kolízii s prvým cyklistom, pričom tento pri vchádzaní vozidla do hlavnej cesty pokračoval plynule v jazde bez akejkoľvek zmeny alebo smeru jazdy. Ak by vodič V. O. vošiel do koridoru jazdy cyklistov došlo by ku kontaktu s prvým cyklistom, pričom k žiadnemu kontaktu medzi nimi nedošlo. Cyklisti jazdili v pravom jazdnom pruhu v ich smere jazdy, pričom jazdili za sebou aj vedľa seba tak, že zaberali celý pravý jazdný pruh a jazdili rýchlosťou 40 až 50 km/h. V smere jazdy je mierne klesanie a je možné, že cyklisti mohli jazdiť aj prekročením maximálne dovolenej rýchlosti jazdy v obci. Bezpečná pozdĺžna vzdialenosť je 2 sekundy, čo platí aj pre jazdu cyklistov, tzn. Pri rýchlosti 50 km/h mali cyklisti jazdiť za sebou vo vzdialenosti najmenej 28 m, čo cyklisti nedodrжали a jazdili za sebou vo vzdialenosti 10 cm až 2 metre. Techniku a spôsob jazdy cyklistov je možné hodnotiť ako nesprávnu, a to v tom, že jazdili aj vedľa seba pričom mali povinnosť jazdiť za sebou, a to pri pravom okraji vozovky, a ďalej v tom, že cyklisti nedodržiavali bezpečný odstup za sebou. Ak by jazdili za sebou a nie vedľa seba, jazdili by pri pravom okraji vozovky a dodržiavali by bezpečnú vzdialenosť medzi sebou, vojdením vozidla Opel vodiča V. O. do hlavnej cesty by nevznikla žiadna kolízna situácia a cyklisti by mohli pokračovať v jazde bez zmeny smeru alebo rýchlosti jazdy. Skutočnosť, že cyklista O. W., ktorý spadol ako prvý, nedodržiaval pri jazde bezpečnú vzdialenosť od pred ním jazdiaceho cyklistu, v dôsledku čoho predným kolesom zavadil o zadné koleso pred ním jazdiaceho cyklistu a spadol, je možné hodnotiť v priamej príčinnej súvislosti so vznikom a priebehom predmetnej dopravnej nehody. Možnosť zabrániť nehode mal cyklista O. W., ktorý spadol ako prvý, a to dodržiavaním bezpečnej vzdialenosti od pred ním jazdiaceho cyklistu.

Zo záznamu dopravnej nehody vyplýva opis priebehu nehody, ku ktorej malo dôjsť s tým, že dopravná nehoda je v štádiu šetrenia. Ako zodpovedný subjekt bol označený V. O. pre nesprávnu jazdu cez križovatku a nedanie prednosti v jazde vozidlám prichádzajúcim sprava.

Z lekárskeho posudku o bolestnom a sťažení spoločenského uplatnenia z 29.10.2014 vyplýva, že navrhovateľovi bolo titulom bolestného priznaných celkom 230 bodov a titulom hodnotenia sťaženia spoločenského uplatnenia celkový počet bodov po zvýšení podľa § 10 ods. 4 zákona o 50% 1800 bodov.

Z výpisov z účtu navrhovateľa vyplýva, že mu bola poukázaná platba od vedľajšieho účastníka dňa 9.1.2015 v sume 1467,69 eur z titulu vecnej škody, dňa 19.12.2014 platba 1.062,- eur z titulu bolestného, dňa 29.12.2014 platba v sume 9432,- eur titulom sťaženia spoločenského uplatnenia. Jednotlivé plnenia bližšie špecifikoval vedľajší účastník navrhovateľovi písomnými oznámeniami o poukázaní náhrady škody.

V konaní OS Prievidza sp. zn. 12C/81/2014 bolo rozhodnuté o regresnom nároku Všeobecnej zdravotnej poisťovne a.s. Bratislava proti odporcovi a Allianz - Slovenská poisťovňa a.s. Bratislava z titulu vyplatených dávok zdravotného poistenia poškodeným, okrem iných i navrhovateľovi, a to v rozsahu 80% nákladov vynaložených na liečebnú starostlivosť poškodených, pričom poškodení za vzniknutú škodu pri dopravnej nehode zodpovedali v rozsahu 20%, pričom súd vychádzal predovšetkým zo záveru znaleckého posudku znalca H.. S. F. D..

Z výsluchu navrhovateľa, resp. jeho zástupcu /jeden zo skupiny cyklistov/ v priebehu konania vyplýva, že neuznáva akýkoľvek podiel na zavinení dopravnej nehody a následne vzniku škody a je významné to, že voči navrhovateľovi sa nevedelo žiadne správne konania, v rámci ktorého by bol stíhaný za priestupok proti bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky a znamená to teda, že nemôže byť žiadne spoluzavinenie. Aj zo záznamu dopravnej nehody, ktorý bol vyhotovený bezprostredne po nehode a po výpovedi účastníkov nehody, vyplýva, že dôvodom vzniku nehody bola nesprávna jazda vodiča motorového vozidla, pričom išlo o podanie najčerstvejšej informácie účastníkov nehody. V trestnom konaní bol vypracovaný aj znalecký posudok znalca H.. U. V. č. 4/2012, z ktorého vyplýva záver, že nie je jednoznačne možné určiť priebeh nehodového deja, čo má súvis na záver, že nie je možné vychádzať aj v tomto konaní z nepravdivo uvádzaných skutočností. Navrhovateľ opísal nehodu tak, že odporca išiel z vedľajšej cesty na hlavnú, pričom oni jazdili za sebou ôsmi cyklisti, následkom toho, že vošiel na hlavnú cestu do pravého jazdného pruhu, došlo ku kolízii. Išli rýchlou od 40 km/h do 50km/h. Išli za sebou v rozstupoch 1m - 2m. Odporca vybehol do ich pruhu, prvý cyklista mal priestor, aby mohol prejsť. Došlo k stresu na strane prvých cyklistov, „bolo to v tej sekunde, že vybehol do pruhu“. Prví sa vyhli pádu, on bol na šiestej pozícii. Hneď prví hodili tzv. „vlnu“ - náhlu zmenu smeru. Vozidlo odporcu sa priblížilo k prvým cyklistom tesne. Jeho pád bol spôsobený tým, že zavádzil svojim predným kolesom o zadné koleso pred ním idúceho cyklistu. Tento pád bol spôsobený tým, že cyklista pred ním brzdil. I keby mal prilbu v čase pádu, mal by také isté poškodenie, pretože mal narazenú zadnú časť hlavy. Problém nastal v tom, že odporca vošiel do pravého jazdného pruhu, zúžil priestor s tým, že prední jazdci v podstate museli na to reagovať, a to buď znížením rýchlosti a riskovaním, že niekto do nich zozadu narazí alebo vybočením máličko doprava. Keďže cyklisti išli po pravej strane vozovky v situácii, keď jeden z nich sa vracal naspäť, optickým klamom mohlo byť odporcovi zjavné, že cyklisti sú vedľa seba. Prví traja mali dostatok priestoru na to, aby sa vyhli zrážke s motorovým vozidlom, stačili mierne zmeniť smer jazdy vpravo a plynulo prešli. Nastal však efekt vlny, pretože aj ďalší vytočili mierne vpravo smerom ku krajnici, pričom efekt vlny je taký, že sa vzdialenosti rozširujú. Pokiaľ sa má teda posudzovať spoluzodpovednosť za zavinenie tejto nehody, malo sa posudzovať aj konanie jazdca pred navrhovateľom.

Odporca v priebehu konania zotrval na tvrdení, že je dané spoluzavinenie aj poškodeného, teda navrhovateľa. V trestnom konaní bolo preukázané, že cyklisti nedodržali vzdialenosť medzi sebou, pričom mali jazdiť po pravej strane, jazdili však aj vedľa seba a aj za sebou. Bezpečná vzdialenosť nebola žiadna. Dokonca jeden z cyklistov vypovedal, že cyklista za ním telefonoval. Poškodeným bolo vyplatených viac ako 28.000,- eur, táto suma bola až nadpriemerná. Samotný priebeh dopravnej nehody sa stal tak, že vyšiel na most a po pravej strane registroval cyklistov, neboli v rade, ale viac menej išli vedľa seba, v takom zhluku v počte 8. Keď vošiel autom do križovatky, pozrel z ľavej

strane či nejde vozidlo, títo cyklisti už vtedy začali medzi sebou balansovať, on vošiel na cestu a mohol zájsť do pravého pruhu prednou časťou vozidla, ale to na veci nič nemení, spadli by aj tak. Následne pokračoval v jazde a v spätnom zrkadle zistilo, že cyklisti popadali.

Vedľajší účastník zotrval na závere, že spoluvina navrhovateľa je v rozsahu najmenej 20%. Aj zo znaleckého posudku H.. V. vyplýva, že technika jazdy cyklistov vzhľadom na vzdialenosť medzi nimi správna nebola. Správu o nehode mali k dispozícii aj znalci v trestnom konaní, táto vyjadruje len predbežný záver a v správe sa konštatuje, že priebeh nehody je v šetrení. Fotodokumentácia z miesta nehody je nepochybne súčasťou trestného spisu, preto na navrhovateľom predložené fotografie nie je možné prihliadať. Zo samotných výpovedí cyklistov v trestnom konaní vyplynulo, že cyklisti jazdili skutočne vedľa seba a nie jednotlivito za sebou pri pravom okraji vozovky a toto potvrdili aj iní svedkovia nehody. Nešlo pritom o žiadnu športovú, resp. tréningovú akciu, v dôsledku ktorej by bola upravená organizácia dopravy. Cyklisti jazdili vedľa seba, nejazdili pri pravom okraji vozovky, jazdili bez použitia prilieb, jazdili zvýšenou rýchlosťou, aká bola správna v danej cestnej premávke, a preto je záver o spoluvine navrhovateľa opodstatnený.

V priebehu konania navrhovateľ predložil ako dôkaz fotografiu pod č. 0875, č. 0876 na pripojenom CD nosiči, pričom na pojednávaní došlo k zobrazeniu týchto fotografií a za prítomnosti účastníkov konania navrhovateľ poukazoval na líniou stopu, ktorú zanechali pneumatiky vozidla odporcu na vozovke. Odporca spochybnil uvedený dôkaz, fotografie boli vyhotovené hodinu po nehode a mohlo ísť o stopy iného vozidla, relevantné sú len tie fotografie, ktoré vyhotovili policajti a znalec z odboru dopravy.

K spôsobu techniky jazdy odporcu zástupca navrhovateľa vysvetlil, že odporca vošiel svojim motorovým vozidlom do jazdnej dráhy cyklistov, ktorým bol pravý jazdný pruh, a to o šírke 3,6 m, pričom cyklisti sa nachádzali maximálne 2m od pravej krajnice smerom k stredovej čiare, t.j. minimálne za pravou krajnicou je ešte meter priestoru smerom doprava z pohľadu smeru jazdy. Problém nastal v tom, že vošlo vozidlo odporcu, podvedome a intuitívne v snahe vyhnúť sa zrážke prví cyklisti, ktorí videli vozidlo ako vchádza, málinko vybočili doprava, nastal efekt vlny s tým, že prví dvaja, resp. traja nemali problém, pričom platí, že každé vybočenie ďalšieho cyklistu je väčšie. O zavinenom porušení právnych predpisov nemožno hovoriť, pretože konanie cyklistov, ktoré sa javí ako porušením povinností, bolo vyvolané konaním odporcu.

Podľa § 415 Občianskeho zákonníka každý je povinný počínať si tak, aby nedochádzalo ku škodám na zdraví, na majetku, na prírode a životnom prostredí.

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

Podľa § 17 ods. 1 zákona č. 8/2009 Z.z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov vodič je povinný za vozidlom idúcim pred ním dodržiavať takúto vzdialenosť, aby mohol včas znížiť rýchlosť jazdy, prípadne zastaviť vozidla, ak vodič vozidla jazdiaceho pred ním zníži rýchlosť jazdy alebo zastaví.

Podľa § 55 ods. 1,2 zákona č. 8/2009 Z.z. o cestnej premávke na bicykli sa jazdí predovšetkým po cestičke pre cyklistov. Po cestičke pre cyklistov sa jazdí vpravo. Kde cestička pre cyklistov nie je alebo nie je zjazdná, jazdí sa pri pravom okraji vozovky. Ak sa tým neohrozujú ani neobmedzujú chodci, smie sa jazdiť po pravej krajnici vozovky.

Cyklisti smú jazdiť jednotlivito za sebou; to neplatí pri jazde po cestičke pre cyklistov, kde smú jazdiť dvaja cyklisti vedľa seba, ak tým neobmedzujú a neohrozujú ostatných účastníkov cestnej premávky....

Podľa § 2 ods. 2 písm. i, w zákona č. 8/2009 Z.z. o cestnej premávke, na účely tohto zákona sa rozumie krajnicou časť cesty od kraja vozovky po kraj cesty, vozovkou spevnená časť cesty určená predovšetkým na premávku motorových vozidiel.

Vychádzajúc zo skutkových zistení v predmetnej veci, zhodnotiac jednotlivé dôkazy každý jednotlivu a všetky vo vzájomnej súvislosti, súd po vykonanom dokazovaní dospel k právnomu záveru, že nárok navrhovateľa nie je dôvodný, a preto ho zamietol. Predmetom konania bol občianskoprávny nárok navrhovateľa na náhradu škody zo škodovej udalosti, ktorá nastala pri dopravnej nehode dňa 13.6.2011 o 18.06 hod pri vychádzaní osobného motorového vozidla odporcu z vedľajšej cesty na hlavnú cestu I/64 v km 158 v obci S. v čase, keď po hlavnej ceste jazdila skupina ôsmich cyklistov, pričom navrhovateľ jazdil v poradí šiesty. Odporca bol v trestnom konaní uznaný vinným z trestného činu ublíženia na zdraví podľa § 157 ods. 1,2 písm. a/ Trestného zákona s poukazom na to, že porušil ustanovenie § 20 ods. 1,2 zákona č. 8/2009 Z.z. o cestnej premávke, podľa ktorého vodič, ktorý prichádza do križovatky po vedľajšej ceste je povinný dať prednosť v jazde vozidlám a ostatným účastníkom cestnej premávky prichádzajúcim po hlavnej ceste okrem chodcov, ktorí neprechádzajú cez križovatku v organizovanom útvare. Ak prednosť v jazde nevyplýva z odseku 1/, vodič je povinný dať prednosť v jazde vozidlu prichádzajúcemu sprava. Je nepochybné, že odporca v dôsledku porušenia takejto povinnosti objektívne zodpovedá za vzniknutú škodu v zmysle § 427 a nasl. ustanovení Občianskeho zákonníka, pretože ide o škodu vyvolanú osobitnou povahou prevádzky motorového vozidla, a práve v dôsledku jazdy vozidla ako typickej činnosti pre prevádzku cestných vozidiel na cestných komunikáciách. Pokiaľ v dôsledku techniky a spôsobu jazdy vodiča motorového vozidla bola vytvorená na pozemnej komunikácii za daných podmienok situácia, ktorá vytvorila pre cyklistov jazdiacich v pravom jazdnom pruhu náhlu prekážku v technike a spôsobe ich jazdy, išlo o zásadne o situáciu vyvolanú prevádzkou motorového vozidla, i keď ku kontaktu medzi motorovým vozidlom a cyklistami nedošlo. Vychádzajúc zo záverov vykonaného dokazovania predovšetkým v trestnom konaní, ale i v predmetnom občianskoprávnom konaní, súd vzhľadom aj na obranu odporcu dôvodne zvažoval aplikáciu § 441 Občianskeho zákonníka. Keďže nešlo o priamy stret dvoch prevádzateľov dopravných prostriedkov vporiadanie v zmysle § 431 neprichádzalo do úvahy. Aplikácia ustanovenia § 441 Občianskeho zákonníka prichádza do úvahy nielen v prípade zodpovednosti škodcu za zavinené konanie /§ 420 OZ/, ale aj v prípade, keď škodca zodpovedá na základe princípov objektívnej zodpovednosti napr. i podľa § 427 Občianskeho zákonníka. Ak škoda bola spôsobená tiež zavinením poškodeného, v rozsahu tohto zavinenia je vylúčená zodpovednosť škodcu. Ide o určenie vzájomného vzťahu medzi konaním poškodeného a škodcu a určenie podielu, ktorým samotný poškodený prispel ku škodlivému následku. Zásadne sa vychádza z miery zavinenia každého z nich a je potrebné zvažovať všetky príčiny vzniku škody spočívajúce tak v konaní škodcu, ako aj v konaní poškodeného, rovnako ako u škodcu možno aj u poškodeného vziať do úvahy len také protiprávne konanie, ktoré bolo príčinou alebo jednou z príčin v škody. Súd je povinný v konaní o náhradu škody aj bez návrhu skúmať, či sú dané dôvody pre obmedzenie zodpovednosti žalovaného v dôsledku spoluzavinenia poškodeného /R 22/79/. V tejto súvislosti súd poukazuje na neopodstatnenosť obrany navrhovateľa, resp. jeho zástupcu, že nemožno v žiadnom prípade uvažovať o zavinení na jeho strane, a to ani pomerne, pretože pre porušenie povinností na jeho strane sa nevedlo žiadne správne a ani trestné konanie a nebol uznaný vinným z priestupku, resp. z trestného činu /viď napr. rozsudok NS SR 2MCdo 9/2013 z 27.8.2014, rozsudok KS TN 19Co/309/2013 z 12.2.2013/. Pri posudzovaní občianskoprávnej zodpovednosti za škodu súd nie je viazaný rozsahom trestnoprávnej zodpovednosti, ktorá je vyvodzovaná voči osobe obvineného a v zásade nerieši otázku spoluviny poškodeného. Ak sa teda nevedlo voči navrhovateľovi napríklad priestupkové konanie podľa zákona č. 327/1990 Zb. o priestupkoch, resp. podľa zákona č. 8/2009 Z.z. v platnom znení v dôsledku porušenia povinností na úseku cestnej premávky, neznamená to, že v konaní o náhradu škody nie je možné po preukázanom zistení porušenia určitej povinnosti, takéto porušenie konštatovať a vyvodiť z neho spoluúčasť a spoluzavinenie na vzniknutej škode. Aby bolo však možné hovoriť o spoluzavinení poškodeného, musí byť preukázané protiprávne konanie na strane poškodeného a musí existovať príčinná súvislosť medzi týmto konaním, a škodou, ktorú škodca spôsobilo.

Predmetom konania bol nárok navrhovateľa na náhradu vecnej škody, náhradu škody na zdraví z titulu bolestného a odškodnenie z titulu sťaženia spoločenského uplatnenia, ktoré zodpovedalo rozsahu 20% celkovej preukázanej škody navrhovateľa. V konaní nebolo sporné, že predmetom konania je len náhrada škody, ktorú v dôsledku krátenia poistného plnenia nevyplatil vedľajší účastník na strane odporcu navrhovateľovi v dôsledku spoluzavinenia na jeho strane v rozsahu 20%. Uvedený rozsah spoluúčasti navrhovateľa na vzniku škody ustálil aj OS Prievidza v regresnom konaní Všeobecnej

zdravotnej poisťovne a.s. Bratislava voči odporcovi pod č.k. 12C/81/2014. Uvedený právny záver však nebol záväzný pre účastníkov predmetného konania / § 159 ods. 2 O.s.p./.

Po vykonanom dokazovaní dospel súd k záveru, že jednou z príčin vzniku škody na jeho strane bolo aj jeho protiprávne konanie a okolnosti na jeho strane viedli k vzniku škody na jeho majetku a zdraví, preto musí aj navrhovateľ znášať následky škodnej udalosti pomere v rozsahu 20%. Vychádzajúc predovšetkým zo znaleckého posudku znalca H.. U. V. č. 4/2012 a následne i z jeho doplnenia, ktorý vypracoval pre účely trestného konania a úlohou znalca bolo zistiť príčinu dopravnej nehody, mal súd preukázané, že znalec musel vzhľadom na dôkaznú situáciu nutne pripustiť dve alternatívy príčin dopravnej nehody, a to podľa tvrdení vodiča, teda odporcu a podľa tvrdení cyklistov, teda i navrhovateľa. Pri oboch alternatívach však ustálil ako technickú príčinu dopravnej nehody nesprávnu techniku a spôsob jazdy cyklistov, a to i O. W.. Keď znalec vychádzal z pravdivosti tvrdenia vodiča, jedinou príčinou nehody bola nesprávna technika jazdy bicyklistov O. W., Y. W. a X. O., ktorí nedodržali pri zvolenej rýchlosti približne 50 km/h bezpečnú pozdĺžnu vzdialenosť. Tento nesprávny prvok vyvolal pri každom spomalení pred ním jazdiacich bicyklov kolíznú situáciu a znemožnil im túto odvrátiť. I pri druhej alternatíve vychádzajúc z tvrdení cyklistov, a to z tvrdenia, že vodič pri vjazde na hlavnú cestu ohrozil sprava prichádzajúcich bicyklistov kolíznym vjazdom na túto cestu a vyvolal kolíznú situáciu však znalec súčasne uvádza, že príčinou nehody bola i nesprávna technika jazdy bicyklistov, ktorí nedodržali bezpečnú pozdĺžnu vzdialenosť. Tento nesprávny prvok v technike ich jazdy im pri tomto priebehu nehodového deja spôsobil, že nemohli odvrátiť kolíznú situáciu spôsobenú vjazdom vozidla Opel na cestu a následným brzdením pred nimi jazdiacich bicyklov. Na strane cyklistov, a teda i navrhovateľa došlo k porušeniu povinností vyplývajúcej z § 17 ods. 1,2 zákona č. 8/2009 Z.z., pretože vozidlom pre účely tohto zákona sa v zmysle § 2 ods. 2 písm. v/ považuje aj nemotorové vozidlo. Pokiaľ sa vychádza z tvrdenia navrhovateľa, že jazdil vo vzdialenosti približne 2 metre od predchádzajúceho cyklistu, bezpečná pozdĺžna vzdialenosť medzi bicyklami pri rýchlosti jazdy cca 45 km/h je minimálne cca 12,5 m, teda to je vzdialenosť, ktorú bicykel prejde počas trvania reakčného času jeho vodiča /viď vyjadrenie v znaleckom posudku znalca Ing. V. č.l. 37 posudku, ako i č.l. 50 posudku znalca H.. S. F. D.. Podľa názoru súdu cyklisti v prvých pozíciách porušili i § 55 ods. 1 citovaného zákona, pretože v trestnom konaní bolo svedecky preukázané okrem výpovede odporcu i svedkami E. R., X. Z., S. S., že cyklisti nejazdili jednotlivito za sebou, ale jazdili vedľa seba smerom od krajnice vozovky až ku stredovej čiare pravého jazdného pruhu /viď i tvrdenie zástupcu navrhovateľa na pojednávaní dňa 27.8.2015 /. Je pritom nevýznamné, či jazdili v tzv. kline, alebo vedľa seba, pretože v zmysle § 55 ods. 2 citovaného zákona cyklisti smú jazdiť len jednotlivito za sebou, a to pri pravom okraji vozovky, ktorá úprava je logická a rešpektuje, že vozovka je určená predovšetkým na premávku motorových vozidiel. Pokiaľ teda jazdili cyklisti v šírke celého pravého jazdného pruhu, vytvorili práve naopak oni prekážku v smerovaní vozidla odporcu pri odbočovaní a zaraďovaní sa na hlavnú cestu, ktorý musel v snahe sa vyhnúť cyklistom prejsť do ľavého jazdného pruhu. Súd však posudzoval jednotlivito porušenie právnej povinnosti na strane navrhovateľa, ktorý jazdil v poradí šiesty a pre záver o jeho spoluúčasti na vzniknutej škode, ktorá vznikla jemu, v rozsahu najmenej 20% je postačujúce preukázanie porušenia povinnosti, a to nedodržanie bezpečnej vzdialenosti od pred ním jazdiaceho cyklistu, pretože práve táto skutočnosť, bola jednou z príčin nezvládnutia kolíznej situácie, nemožnosti reagovať včas a bola príčinou jeho pádu a následne vzniknutej škody. Viacerí cyklisti, ako napríklad V. B. uvádzal, že jazdil za prvým cyklistom v odstupe asi 30 cm, svedok Y. Y. dokonca tvrdil, že išiel v rozstupe asi 10 cm od predchádzajúceho cyklistu, svedok V. V. uviedol, že cyklisti išli v rozstupe asi 20 - 30 sme za sebou, z čoho teda vyplýva, že cyklisti a aj navrhovateľ nejazdili v bezpečnej vzdialenosti od seba a znalec vyhodnotil aj tvrdenie navrhovateľa o prípadnom odstupe od predchádzajúceho cyklistu dvoch metrov ako nie bezpečnú vzdialenosť. Všetky tvrdenia svedkov vzal znalec do úvahy pri podávaní posudku, pričom posudok v trestnom konaní nebol poškodenými spochybnený. Súd preto plne vychádza a stotožňuje sa so závermi znalca tak ako sú podrobne opísané v texte rozsudku. Pokiaľ ide o posudok H.. S. F. D., je pravdou, že posudok bol predložený odporcom ako listinný dôkaz a tento posudok vychádza výlučne v prospech odporcu so záverom, že príčinou dopravnej nehody bol nesprávny spôsob a technika jazdy cyklistov, a v rámci nich i navrhovateľa. Navrhovateľ v tomto konaní oprávnenne spochybnil vieryhodnosť tohto posudku a súd pri svojom rozhodovaní v zásade z neho ani nevychádza. Avšak javí sa ako logický záver aj tohto znalca, že vodič nemohol vojsť celým vozidlom do pravého jazdného pruhu, ako tvrdili niektorí svedkovia a v predmetnom konaní zrejme účelovo aj navrhovateľ a jeho zástupca, pretože v tom prípade by muselo dôjsť ku kolízii s prvým cyklistom, pričom tento pri vchádzaní vozidla do hlavnej cesty pokračoval plynule v jazde bez akejkoľvek zmeny

alebo smeru jazdy, ktorá skutočnosť vyplýva z výsluchu svedka V. V., ktorý bol na čele kolóny a ktorý uviedol, že v dôsledku zaradenia vozidla odporcu na hlavnú cestu on nepribrzdil, pokračoval normálne ďalej, jeho auto nijako neohrozilo i keď pripustil, že vozidlo vošlo do časti ich jazdného pruhu. V tomto smere pritom viacerí svedkovia - cyklisti a aj navrhovateľ tvrdil, že práve v dôsledku pribrzdzenia prvého a potom následných cyklistov došlo k následnej kolízii na ich pozíciách. Ide o zjavný rozpor v ich tvrdeniach. Pokiaľ aj došlo na pozíciách prvých cyklistov, ktorí jazdili nesprávne po šírke pravého jazdného pruhu a nie pri pravej krajnici, k stressovej situácii tak, že sa náhle zaradili smerom k pravej krajnici a hodili tzv. „vlnu“ - náhlu zmenu smeru jazdy, čo malo vplyv na jazdu za nimi jazdiacich cyklistov, uvedené nič nemení na závere, že keby cyklisti vzhľadom na spôsob a rýchlosť jazdy jazdili v dostatočne bezpečných odstupoch mohli včas zareagovať na túto situáciu bez akejkoľvek kolízie.

Fotodokumentácia a videozáznam, ktoré predkladal zástupca navrhovateľa v danom konaní, nepreukázali iné zistenia ako v trestnom konaní, v ktorom bola ihneď po nehode vykonaná riadna fotodokumentácia, táto bola vyhotovená aj pri rekonštrukcii nehody. Fotkami č. 0875 a č. 0876 tvrdil navrhovateľ, že sú na nich preukázateľne stopy kolies vozidla odporcu v pravom jazdnom pruhu, čo označil i na fotografii, pričom podľa názoru súdu uvedené z fotografie vôbec nie je zrejmé. Okrem toho odporca ako i vedľajší účastník spochybnili túto fotodokumentáciu, ktorá nemusela byť vyhotovená bezprostredne po nehode a bola vyhotovená osobou zástupcu navrhovateľa. Aj podľa názoru súdu vieryhodná a pre účely zistenia skutkového stavu je fotodokumentácia vyhotovená orgánmi činnými v trestnom konaní, ktorá sa nachádza v trestnom spise.

Vychádzajúc z uvedeného súd ustálil, že spoluúčasť navrhovateľa na vzniknutej škody je v rozsahu 20%, keď súd zobral zreteľ i na porušenie povinností na jeho strane, keď jazdil i bez prilby, jazdil zvýšenou rýchlosťou, aká bola správna a primeraná v danej cestnej premávke. Zo záveru znalca Q.. Y. Q. pritom vyplýva, že následky škody na zdraví v dôsledku pádu by boli určite miernejšie pri použití bezpečnostnej prilby. Navrhovateľ preukázateľne prilbu nemal, pričom preukázateľne jazdil aj mimo obce bez prilby /viď opísaná trasa ich jazdy/, jazdil vysokou i keď dovolenou rýchlosťou spôsobom jeden cyklista za druhým, a to i v obci, preto porušil i všeobecnú prevenčnú povinnosť upravenú v § 415 Občianskeho zákonníka, t.j. správať sa tak, aby nedošlo ku škode na majetku a aj na zdraví. Aj pre navrhovateľa dopadá všeobecná povinnosť účastnícka cestnej premávky uvedená v § 3 ods. 1, ods. 2 písm. a/ zákona č. 8/2009 Z.z. o cestnej premávke, podľa ktorého účastník cestnej premávky je povinný dodržiavať pravidlá cestnej premávky ustanovené v tomto zákone a účastník cestnej premávky je ďalej povinný správať sa disciplinovane a ohľaduplne tak, aby neohrozil bezpečnosť alebo plynulosť cestnej premávky, pritom je povinný prispôsobiť svoje správanie najmä stavebnému, dopravnému-technickému stavu cesty, situácii v cestnej premávke, poveternostným podmienkam a svojim schopnostiam. Spoluúčasť navrhovateľa na spôsobiť škody je pre účely tohto konania daná i napriek tomu, že zložitú situáciu v danom čase a mieste priamo nevyvolal, ale jeho konanie bolo preukázateľne jednou z príčin vzniku a rozsahu škody /obdobný záver i v Rozsudku NS ČR 25Cdo 659/2011 z 31.10.2012/. Vzhľadom na námietku zástupcu navrhovateľa, že súd by potom musel skúmať zavinenie aj ostatných cyklistov, súd konštatuje, že predmetom tohto konania bolo skúmanie spoluúčasti navrhovateľa na vzniku jeho škody, a nie aj ostatných cyklistov. Existencia príčinnej súvislosti medzi konaním navrhovateľa a vznikom škody u neho je pritom priama a preukázaná.

Pokiaľ ide o záznam z dopravnej nehody, ktorý bol vyhotovený bezprostredne po nehode, tento listinný dôkaz nemôže mať žiadnu váhu na posúdení príčin dopravnej nehody, pretože po jeho vyhotovení sa viedlo rozsiahle šetrenie a znalecké dokazovanie znalcom z daného odboru, ktorý sa k príčine dopravnej nehody vyjadril po náležitom zdokumentovaní skutkového stavu.

Pre úplnosť súd ešte dodáva, že použitie princípu obmedzenej dôvery v prospech navrhovateľa, čiže princípu, podľa ktorého od účastnícka cestnej premávky nemožno spravodlivo požadovať, aby bez ďalšieho predpokladal akékoľvek možné porušenie pravidiel cestnej premávky inými účastníkmi a tomuto prispôboval svoje konanie, nie je v danej veci na mieste. Navrhovateľ preukázateľne porušil právnu povinnosť tak ako súd konštatuje vyššie, svojím zavineným nedbanlivostným konaním zapríčinil vznik škody, ktorej mohol zabrániť, keby túto svoju povinnosť neporušil.

O náhrade trov konania súd rozhodol podľa § 142 ods. 1 O.s.p.. V konaní bol úspešný odporca, resp. vedľajší účastník na strane odporcu. Náhradu trov konania uplatnil len vedľajší účastník. Navrhovateľ bol v konaní plne neúspešný, preto je povinný nahradiť vedľajšiemu účastníkovi /§ 93 ods. 4 O.s.p./, ktorý má v konaní rovnaké práva a povinnosti ako hlavný účastník, trovy konania, ktoré mu vznikli cestovnými výdavkami právneho zástupcu /§ 137 ods. 1 O.s.p./. Ide o cestovné na pojednávanie služobným motorovým vozidlom ev.č. BL 576 CF, konané dňa 6.7.2015, cesta Zvolen - Prievidza a späť, 126 km, cena benzínu 1,4 eur/l, priemerná spotreba 100 km 5,30 l, cestovné $5,30 / 100 \times 126 \times 1,40 = 9,35$ eur, ďalej na pojednávanie konané dňa 27.8.2015 služobným motorovým vozidlom ev. č. BI 576 CF, a to cesta Zvolen - Prievidza a späť 126 km, cena benzínu 1,345 eur /liter, priemerná spotreba 5,30 l, spolu $5,30 / 100 \times 126 \times 1,345 = 8,98$ eur. Spolu cestovné výdavky ako hotové výdavky zástupcu vedľajšieho účastníka predstavujú 18,33 eur.

Poučenie:

Proti tomuto rozhodnutiu je možné podať odvolanie v lehote do 15 dní odo dňa jeho doručenia, cestou tunaj. súdu na Krajský súd v Trenčíne, písomne, trojmo.

Podľa § 205 ods.1 O.s.p. v odvolaní sa má popri všeobecných náležitostiach (42 ods.3) uviesť, proti ktorému rozhodnutiu smeruje, v akom rozsahu sa napáda, v čom sa toto rozhodnutie, alebo postup súdu považuje za nesprávny a čoho sa odvolateľ domáha.

Ak povinný dobrovoľne nesplní, čo mu ukladá vykonateľné rozhodnutie, oprávnený môže podať návrh na vykonanie exekúcie, podľa osobitného zákona /§ 251 O.s.p./