

Súd: Okresný súd Humenné
Spisová značka: 7C/28/2017
Identifikačné číslo súdneho spisu: 8317206483
Dátum vydania rozhodnutia: 12. 12. 2018
Meno a priezvisko sudcu, VSÚ: JUDr. Jana Tomášová
ECLI: ECLI:SK:OSHE:2018:8317206483.13

ROZSUDOK V MENE SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Okresný súd Humenné sudkyňou JUDr. Janou Tomášovou v právnej veci žalobcu: A. N., nar. XX.XX.XXXX, bytom R. Č.. X, zast. JUDr. Vladimírom Šatníkom, advokátom, AK Mierová 642, 066 01 Humenné, proti žalovanému: Kooperativa poisťovňa, a.s. Vienna Insurance Group, Štefanovičova 4, 816 23 Bratislava, IČO: 00 585 441, o náhradu škody vo výške 14 108,60 eur s prísl., takto

rozhodol:

Súd konanie v časti o zaplatenie sumy 2 878,60 eur z a s t a v u j e.

Žalobu vo zvyšnej časti z a m i e t a.

Žalovanému vo vzťahu k žalobcovi p r i z n á v a náhradu trov konania v plnom rozsahu s tým, že o výške trov konania bude rozhodnuté samostatným uznesením po právoplatnosti tohto rozsudku.

o d ô v o d n e n i e :

1. Žalobca sa podanou žalobou zo dňa 05.06.2017 domáhal vydania rozhodnutia vo vzťahu k žalovanému v 1. rade Z. A. a v 2. rade spol. Kooperativa poisťovňa, a.s. Vienna Insurance Group, ktorým by súd žalovaných zaviazal spoločne a nerozdielne zaplatiť žalobcovi sumu 14 108,60 eur a uložil im nahradiť mu trovy konania.

Podanie žaloby odôvodnil tým, že dňa 05.06.2015 v čase okolo 12.10 hod. žalovaný 1. ako vodič motorového vozidla značky Ford focus, G.: D. XXX C. pri jazde smerom do centra mesta a následnom odbočovaní doprava na miesto mimo cestu z ľavého pruhu vo svojom smere na štvorpruhovej komunikácii na ulici M. N. D. vošiel do jazdnej dráhy a nedal prednosť vjazde v pravom pruhu jazdiacemu žalobcovi, ktorý jazdil na motocykli značky Honda 125 EVČ; D. XXX B. v pravom jazdnom pruhu v rovnakom smere. Pri takomto vedení motorového vozidla žalovaným 1. došlo k zrážke ľavej prednej časti motocykla žalobcu s motorovým vozidlom žalovaného 1., a to v oblasti pravých predných dverí blatníka motorového vozidla žalovaného 1. Pri tejto dopravnej nehode utrpel žalobca trieštivú zlomeninu hlavice ramennej kosti s vľavo s posunom, zlomeninu chirurgického krčka ramennej kosti vľavo, pohmoždenie a plošnú odreninu v oblasti pravej ruky s dobou liečenia najmenej 112 dní.

Pasívna vecná legitímácia žalovaného 1. je daná tým, že žalovaný 1.) bol prevádzkovateľom motorového vozidla, pri prevádzke ktorého bola spôsobená požadovaná škoda. Pasívnu vecnú legitímáciu žalovaného 2. odvodzuje žalobca z ust. § 15 ods. 1 zákona č. 381/2001 Z.z. o povinnom zmluvnom poistení za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, podľa ktorého náhradu škody uhrádza poisťovateľ poškodenému. Poškodený je oprávnený uplatniť svoj nárok proti poisťovateľovi a je povinný tento nárok preukázať.

Pri dopravnej nehode dňa 05.06.2015 bola žalobcovi zo strany žalovaného 1. spôsobená škoda v celkovej výške 14 108,60 eur pozostávajúca zo škody na zdraví, vecnej škody spôsobenej na motocykli žalobcu, ako aj zo škody v súvislosti so stratou na zárobku počas doby liečenia. Škoda na zdraví žalobcu pozostáva z bolestného vo výške 4 377,- eur, pričom suma bolestného zodpovedá bodovému hodnoteniu bolesti v celkovom počte bodov 255, z náhrady za sťaženie spoločenského uplatnenia vo výške 6 177,60 eur, pričom suma náhrady za sťaženie zodpovedá bodovému hodnoteniu sťaženia spoločenského uplatnenia v celkovom počte bodov 360. Vecná škoda pozostávajúca zo škody na motocykli žalobcu predstavuje sumu vo výške 2 000,- eur. Náhradu za stratu na zárobku počas doby liečenia si žalobca uplatňuje vo výške 1 354,- eur. Uplatňuje si aj liečebné náklady, ktoré pozostávajú z nákladov na dopravu do zdravotníckych zariadení, ako aj z doplatkov za lieky a to v celkovej výške 200,- eur.

2. Žalobca dňa 28.07.2017 zobral žalobu späť voči žalovanému v 1. rade Z. A. a tunajší súd uznesením č.k. 7C/28/2017-69 konanie voči žalovanému v 1. rade zastavil a nepriznal žalovanému v 1. rade náhradu trov konania. Uznesenie nadobudlo právoplatnosť dňa 15.11.2017.

3. Dňa 24.10.2018 žalobca zobral žalobu čiastočne späť v časti uplatneného nároku na zaplatenie sumy 2 876,60 eur a v tejto časti žiadal konanie zastaviť. Podanie tohto návrhu odôvodnil tým, že návrh na náhradu škody na zdraví z bolestného zosúladuje s počtom bodov, ktoré boli priznané žalobcovi v znaleckom posudku Z.. K., a teda návrh na náhradu škody titulom bolestného berie v časti 430,20 eur späť, potom z požadovanej náhrady škody za sťaženie spoločenského uplatnenia berie svoj návrh v časti 1 544,40 eur späť a v súvislosti s uplatnením náhrady vecnej škody na motocykli tiež zosúladuje svoju žalobu so znaleckým posudkom P.. N. a berie svoj návrh čiastočne späť v časti 904,- eur. Spolu teda to dáva sumu čiastočného späťvzatia 2 876,60 eur.

Žalovaný s čiastočným späťvzatím žaloby vyslovil dňa 15.11.2018 vyslovil súhlas.

Podľa § 144 zákona č. 160/2015 Z.z. Civilného sporového poriadku (ďalej len „CSP“), žalobca môže vziať žalobu späť.

Podľa § 145 ods. 1 a 2 CSP, ak je žaloba vzatá späť celkom, súd konanie zastaví. Ak je žaloba vzatá späť sčasti, súd konanie v tejto časti zastaví. O čiastočnom späťvzatí žaloby rozhodne súd v rozhodnutí vo veci samej.

Podľa § 146 ods. 1 CSP, súd konanie nezastaví, ak žalovaný so späťvzatím žaloby z vážnych dôvodov nesúhlasí. Na nesúhlas žalovaného so späťvzatím žaloby sa neprihliada, ak dôjde k späťvzatíu žaloby skôr, než sa začalo predbežné prejednanie sporu podľa § 168 alebo pojednávanie.

Nakoľko žalobca zobral žalobu čiastočne späť čo do sumy 2 876,60 eur a žalovaný s čiastočným späťvzatím žaloby vyslovil súhlas, súd v zmysle uvedených zákonných ustanovení konanie čo do sumy 2 876,60 eur zastavil.

4. Žalovaný s podanou žalobou vyslovil nesúhlas a žiadal ju v celom rozsahu zamietnuť.

5. Súd sa oboznámil so žalobou a jej prílohami, pripojeným spisom sp. zn. 1T/99/2016, písomnými dokladmi predloženými v tomto konaní, písomnými vyjadreniami strán sporu, výpoveďami strán sporu, výpoveďami svedkov a zistil nasledovný skutkový stav veci:

6. Zo záznamu z dopravnej nehody, čas nehody 05.06.2015 o 12.10 hod., spísaného Okresným riaditeľstvom Policajného zboru, Okresným dopravným inšpektorátom Humenné vyplýva, že pokiaľ sa jedná o priebeh nehodového deja, tak dňa 05.06.2015 v čase o 12.10 hod. došlo k dopravnej nehode na štátnej ceste I/74 v kilometri 9, 10 na ulici M. v D., na ktorej mali účasť vozidlo Ford Focus ev. číslo D.-XXXBJ s vodičom Z. A. a motocykel Honda 125 ev. číslo D.-XXXAC s motocyklistom A. N., a to tak, že vodič A. s vozidlom jazdil v pravom jazdnom pruhu, kde odbočoval doprava, pričom motocyklista N. nesprávne predchádzal vodiča po pravej strane, kedy došlo k zrážke, kde motocykel narazil do pravej strany vozidla a následne spadol na zem, kedy utrpel zranenie podľa predbežnej lekárskej správy s dobou liečenia nad 42 dní. Celková škoda 4 000,- eur. Príčina nehody nesprávne predchádzanie,

predchádzanie po nesprávnej strane vpravo. Tento záznam z dopravnej nehody je podpísaný Z. A., žalobca, teda A. N. odmietol tento záznam z dopravnej nehody podpísať.

7. Z Relácie dopravnej polície PZ o priebehu dopravnej nehody určenej pre účely poisťovne č. X.-XX/DI-D.-XXXX zo dňa 18.07.2017 vyplýva, že dňa 05.06.2015 v čase o 12.10 hod. došlo k dopravnej nehode na št. ceste 1/74 v km 9,10 na ul. priebehu M. v D. na ktorej mali účasť vozidlo Ford Focus ev. č. D. s vodičom Z. A. a motocykel Honda 125 ev. č. D.-XXXAC s motocyklistom A. N. a to tak, že vodič A. s vozidlom jazdil v pravom jazdnom pruhu, kde odbočoval doprava, pričom motocyklista N. nesprávne predchádzal vozidlo po pravej strane, kedy došlo k zrážke, kde motocykel narazil do pravej strany vozidla a následne spadol na zem, kedy utrpel zranenie podľa predbežnej lekárskej správy s dobou liečenia nad 42 dní. Celková škoda 4 000,- eur.

Ako príčina nehody je v relácii uvedené, nesprávne predchádzanie - predchádzanie po nesprávnej strane vpravo Z. č. 8/2009 Z.Z., § 15 Predchádzanie - (1) Predchádza sa vľavo. Vpravo sa predchádza vozidlo, ktoré mení smer jazdy vľavo a ak už nie je pochybnosť o ďalšom smere jeho jazdy. Pri jazde v pripájacom jazdnom pruhu alebo v odbočovacom jazdnom pruhu sa smie vpravo predchádzať aj vozidlo idúce v priebežnom jazdnom pruhu.

8. Žalobca vo svojej výpovedi v konaní pred orgánmi činnými v trestnom konaní uviedol, že dňa 05.06.2015 jazdil na svojom skútri Honda 125 ev. č. D. v čase okolo 12. 10 h. vyšiel z firmy M. na ul. M. doprava a jazdil po strede v pravom jazdnom pruhu v smere no centrum po ul. M. N. D.. V ľavom jazdnom pruhu videl nejaké auto a držal si od neho odstup. Potom auto spomalilo a prudšie začalo prechádzať z pruhu do pruhu, kedy on bol pri jeho zadnej časti a následne zapol aj smerovku. Následne došlo k zrážke, kedy narazil ramenom do predného stĺpika vozidla a následne ho odhodilo, kde skúter padol na zem a šmykal sa k výjazdu pri budove bývalých elektrárni. K zrážke došlo niekoľko metrov pred odbočkou do objektu autobusov. Pri zrážke si narazil ľavé rameno a na zem spadol s pravou stranou, kde má odretú ruku. On potom povedal nech volá políciu a no miesto prišli jeho kolegovia a polícia. Pred jazdou alkohol nepil. Počas príchodu k semaforu svietilo zelené svetlo. Pred zrážkou mal ruky na brzde ale nestihol brzdiť a v čase pred zrážkou hol niekde pri zadnej časti auta. Po dopravnej nehode bol hospitalizovaný v nemocnici v Z., kde podstúpil operáciu ramena a bol práceneschopný od 05.06.2015.

Vodič p. A. vo svojej výpovedi v konaní pred orgánmi činnými v trestnom konaní uviedol že dňa 05.06.2015 jazdil na svojom aute Ford Focus po meste D.. S vozidlom jazdil po meste D. počas doobeda, kde polom išiel do práce, ktorá sa nachádza na ul. M. XX v D. v areály za budovou bývalých elektrárni. Počas jazdy nebol ovplyvnený slnkom ani inými podmienkami. V čase okolo 12.10 hod. jazdil z ul. R. na ul. M. smerom do centru mestu, kde po vyjdení na ul. M. z križovatky sa zaradil do pravého jazdného pruhu, kde jazdil po zaradení celú dobu a jazdil predpísanou rýchlosťou cca. 50 km/h. Počas jazdi prechádzal popred výjazd z firmy M., kde si všimol, že z areálu vychádza motocykel, ktorý keď ho videl tak zastavil a motocyklista dol nohu na zem. Motocyklistu resp. motocykel si detailnejšie pozrel nakoľko som mal v úmysle si obdobný kúpiť. V tej dobe sa pri bielom vodiacom pruhu nachádzali kužele, nakoľko vodiacu čiaru striekali. On minul odbočku do M. a pokračoval ďalej, kde v spätnom zrkadle videl ako motocyklista vychádza za ním. Keď bol niekde pred výjazdom A., tak jeden kužeľ bol mierne vysunutý do jazdného pruhu, kde sa zmestil medzi stredovú deliacu čiaru a vysunutý kužeľ a pokračoval ďalej do práce. Za odbočkou A. dal smerovku doprava, kde v spätných zrkadlách nevidel motocyklistu a začal spomaľovať. Keď bol niekde pred odbočkou výjazdu autobusov pri budove elektrárni tak sa držal v strede jazdného pruhu možno trošku viac pri stredovej deliacej čiare, nakoľko chcel bezpečne vojsť do odbočky pomedzi kužele. V tej dobe stále nevidel v spätných zrkadlách žiadne vozidlo. Následne spomalil na minimum a začal odbočovať doprava, kedy mal zaradený druhý rýchlostný stupeň a skoro už musel podradiť až do prvého stupňa. Otočil volantom doprava a zrazu náraz do oblasti pravých predných dverí. V tej dobe mal otvorené predné okná vozidla. On na to reagoval zabrzdzením, kde vpravo pred ním videl na zemi pri múre ležať motocykel a zo zeme vstával motocyklista. On hneď stál. Jeho reakcia bola, že s vozidlom cúvol, lebo si myslel aby nezavadzal autobusom vychádzajúcim z areálu a v tom si uvedomil, že cúvol do ľavého jazdného pruhu čím by bránil ostatným v jazde, tak potom podišiel autom dopredu, kde nechal auto v tejto polohe.

X. P. Š. E. vo svojom odbornom vyjadrení č. 17/2015 zo dňa 18.07.2015, ktoré bolo vypracované na základe požiadavky zadávateľa, a to Okresného riaditeľstva Policajného zboru v Humennom, Okresný dopravný inšpektorát v závere tohto odborného vyjadrenia uviedol, že pokiaľ sa jedná o priebeh

dopravnej nehody, tak na základe prevedenej analýzy nehodového deja je odôvodnené povedať, že dňa 05.06.2015 v čase o 12.10 hod. na ul. M. v D. jazdil vodič motorového vozidla Ford Focus v smere do centra mesta v ľavom jazdnom pruhu štvorprúdovej komunikácie rýchlosťou 39,91 km za hodinu. Pri odbočovaní vpravo na miesto mimo cesty vošiel do jazdnej dráhy motocykla Honda 125, ktorý sa v tom čase pohyboval v pravom jazdnom pruhu rýchlosťou 65 km za hodinu v smere do centra mesta. Následne došlo k zrážke motorového vozidla Ford Focus a motocykla Honda 125. Technickou príčinou dopravnej nehody bola nesprávna technika jazdy vodiča motorového vozidla Ford Focus, a to kolízny odbočovací manéver vodiča motorového vozidla Ford Focus bol ten nesprávny prvok v jeho technickej jazde, ktorý vyvolal kolíznu situáciu a ktorej by vodič motocyklu napriek správnej technike jazdy nedokázal zabrániť - zastaviť do miesta zrážky nekolíznym brzdením. Vodič motorového vozidla Ford Focus mohol zabrániť dopravnej nehode, ak by dodržal ustanovenia Zákona o cestnej premávke a nezačal by predchádzanie z jedného jazdného pruhu do druhého v čase, keď sa v druhom jazdnom pruhu pohybujú iné vozidlá. Vodič motocykla dopravnej nehode zabrániť nemohol, nakoľko vodič motorového vozidla Ford Focus pri predchádzaní z jedného jazdného pruhu do druhého mu vytvoril prekážku náhlu.

10. Uznesením Okresného riaditeľstva Policajného zboru v Humennom, odbor kriminálnej polície zo dňa 10.02.2016 sp. zn. ČVS: X.-XX/X-N.-D.-XXXX bolo podľa § 206 ods. 1 Trestného poriadku začaté trestné stíhanie proti Z. A.X. ako obvinenému za prečin ublíženia na zdraví podľa § 157 ods. 1, ods. 2 písm. a) Trestného zákona, lebo na podklade zistených skutočností je dostatočne dôvodný záver, že dňa 05.06.2015 v čase okolo 12.10 hod. ako vodič motorového vozidla zn. Ford Focus, ev. číslo: D.-XXXBJ pri jazde smerom do centra mesta a následnom odbočovaní doprava na mieste mimo cestu z ľavého pruhu vo svojom smere na štvorpruhovej komunikácii na ul. M. N. D. vošiel do jazdnej dráhy a nedal prednosť v jazde v pravom jazdnom pruhu jazdiacemu A. N., ktorý jazdil na motocykli zn. Honda 125, ev. číslo: D.-XXXAC v pravom jazdnom pruhu v rovnakom smere, kde pri tomto došlo k nárazu ľavej prednej časti motocykla do pravých predných dverí a blatníka vozidla Ford Focus, pričom pri tejto nehode A. N. utrpel podľa znaleckého posudku trieštivú zlomeninu hlavice ramennej kosti vľavo posunom, zlomeninu chirurgického krčka ramennej kosti vľavo, pohmoždenie a plošná odrenina v pravej oblasti ruky s dobou liečenia 112 dní.

11. Zo zápisu z vyšetrovacieho pokusu zo dňa 20.04.2016, ktorý bol vykonaný o 11.03 hod., č. Č.: X.-XXX/X-N.-D.-XXXX, vyplýva, že pred začatím úkonu bola nameraná vzdialenosť od výjazdu z firmy M. po VBM stĺp č. 15/154 m a od konca vyznačeného priechodu pre chodcov 34 m. Zameraná šírka vozovky v mieste pred dopravnou nehodou, kde pravá krajnica 0,4 m od obrubníka a pravý jazdný pruh 3,1 m a ľavý 3,5 m, všetko v smere jazdy vozidiel v prednehodovom deji. Vyšetrovateľom PZ bol vyzvaný sv. - poškodený A. N., aby uviedol a ukázal, kedy zaregistroval nebezpečenstvo a v čom spočívalo. Svedok - poškodený A. N. postavil vozidlo do polohy 5,2 m od VBM po pravú časť a 3,2 m od PBM. Zadná časť vozidla bola tiež 3,2 m od PBM. Motocyklista bol v polohe 2,6 za VBM smerom k M. od PBM 1,6 m. Vtedy zaregistroval smerovku na vozidle a už predtým skôr zaregistroval brzdové svetlá na vozidle. Vykonaný vyšetrovací pokus v polohe podľa motocyklistu dohľadnosti cez pravé spätné zrkadlo vozidla, kde bolo zistené, že hranica dohľadnosti je 0,4 m od PBM. Svedok - poškodený uvádza, že keď zaregistroval nebezpečenstvo od vozidla, bolo toto v polohe 6,2 m od VBM a 2,3 od VBM po prednú časť. Svedok - poškodený N. uvádza, že poloha vozidla bola tak ako to naznačil, avšak asi 2 m dopredu. Zadná časť vozidla je v polohe 2,1 m od VBM a 3,3 m od PBM. Poloha motocyklistu je 2,0 m od VBM a 1,7 m od PBM. Vyšetrovateľom PZ bol vyzvaný svedok - poškodený N., aby určil v akých polohách bolo vozidlo a motocykel v mieste zrážky. Svedok - poškodený postavil vozidlo do polohy 7 m od VBM po zadnú časť vozidla a 11 m po prednú časť vozidla. Motocykel bol v polohe 8,3 m od VBM. Zadná časť vozidla je v polohe 3,3 m od PBM a predná časť 2,1 m od PBM. Motocykel 2 m od PBM. Svedok - poškodený N. uvádza, že vzdialenosť smerom od smeru jazdy vozidla a motocykla sa môže meniť, ale priečne asi podľa neho tak ak to uvádzal pred nehodou.

Vyšetrovateľom PZ bol vyzvaný obvinený A., aby ukázal kde bol s vozidlom, v akej polohe, kde sa presviedčal v spätných zrkadlách tak ako to uviedol vo výpovedi. Obvinený A. postavil najprv vozidlo do polohy kedy zapol pravú smerovku, kde toto bolo 34 m pred VBM. Ľavé koleso je 0,1 m od deliacej čiary medzi pruhmi. Vodič A. postavil vozidlo do polohy vozidlo - predná časť vozidla na úrovni VBM a 1,1 m od PBM - ľavý obrys vozidla. Vykonaný vyšetrovací pokus dohľadnosti cez spätné zrkadlá na figuranta v polohe 5 m za zadnou časťou vozidla, kde bolo zistené, že hranice dohľadnosti cez pravé spätné vonkajšie sú 1,9 m od vodiacej čiary vpravo mimo vozovku až 1,6 m od vodiacej čiary do vozovky. Cez vnútorné spätné stredové zrkadlo je hranica 0,3 m od vodiacej čiary do vozovky až 3,4 m do vozovky.

Vyšetrotateľom PZ bol vyzvaný obv. A., aby ukázal ako maximálne vybočil vľavo ako odbočoval vpravo. Obv. A. postavil vozidlo do polohy 7,9 m od VBM po zadnú časť a 12,2 m po prednú časť vozidla. Pravý obrys vozidla je v polohe 1,2 m od PBM. Vyšetrotateľom PZ bol obvinený A. vyzvaný, aby znázornil miesto zrážky. Obv. A.B. postavil vozidlo do polohy 14 m od VBM po prednú časť vozidla a 10,5 m po zadnú časť vozidla. Predná časť vozidla je 0,2 m od PBM vpravo a zadná časť 1,3 m od PBM do vozovky. Postavené kužele podľa fotodokumentácie - I. kužeľ 10,6 m od VBM a druhý 17 m od VBM. Vyšetrotateľom PZ bol vyzvaný obv. A., aby ukázal v akej polohe ostalo vozidlo po zrážke ešte pred jeho premiestnením do polohy ako je zadokumentovaná. Vozidlo postavené do polohy 11,2 od VBM po zadnú časť vozidla a 13,8 m po prednú časť vozidla od VBM. Pravá predná časť 1,8 m vpravo a zadná 0,9 m od vozovky. Svedok - poškodený N. uvádza, že po zrážke spadol práve do miesta kde v danej polohe sa nachádza pravé predné koleso, teda vozidlo by ho bolo v danej polohe prešlo. Obvinený A. uvádza, že poškodeného N. videl pred múrikom pri motorke ležať.

12. V trestnom konaní vedenom na tunajšom súde pod sp. zn. 1T/99/2016 si žalobca uplatnil ako poškodený nárok na náhradu škody pozostávajúcej zo škody na motocykli vo výške 2 000,- eur, škody na zdraví vo výške 3 347,- eur, z liečebných nákladov vo výške 200,- eur, z bolestného vo výške 1 030,- eur a z ušlého zisku vo výške 1 354,- eur, t.j. celkovo vo výške 7 931,- eur.

Vodič p. A. v trestnom konaní sp. zn. 1T/99/2016 bol rozsudkom tunajšieho súdu zo dňa 27.04.2017 spod obžaloby oslobodený, pretože spáchaný skutok nebol trestným činom. Z odôvodnenia rozsudku vyplýva, že súd na základe vykonaného dokazovania dospel k záveru, že k nehode a zraneniu žalobcu, teda poškodeného došlo, avšak nie v dôsledku porušenia povinnosti zo strany vodiča p. A..

Obžalovaný Z. A. v trestnom konaní vedenom pod sp. zn. 1T/99/2016 vo svojej výpovedi uviedol, že je nevinný. K dopravnej nehode došlo tak, že v tom čase šiel po štvorprúdovej komunikácii smerom do mesta D. v pravom pruhu, kde chcel zájsť do areálu bývalých elektrární, preto sa počas jazdy držal v pravom jazdnom pruhu. Keď prechádzal popri objekte M. zaregistroval motocyklistu, ktorý z tohto objektu chcel vyjsť na hlavnú cestu. Motocyklista riadne zastavil pred hlavnou cestou a dal mu prednosť. Keď popri ňom prešiel v spätnom zrkadle ešte videl ako vyšiel z M. do jeho jazdného pruhu smerom do centra mesta D.. Aj v tom čase stále išiel v pravom jazdnom pruhu. Pri odbočke do areálu A. dal znamenie o zmene smeru jazdy doprava, pretože sa chystal odbočiť do areálu bývalých elektrární. V tom čase bola čerstvo vyznačená čiara pravej krajnice, na ktorej boli umiestnené kužele firmy realizujúcej značenie. Keď sa blížil k odbočke bývalých elektrární, musel sa držať bližšie k stredovej deliacej čiare, ktorá oddeľuje pravý a ľavý pruh jednosmernej komunikácie vedúcej do centra mesta, lebo na krajnici boli rozmiestnené kužele a aby mohol s vozidlom medzi nich bezpečne vojsť. Išiel veľmi pomaly na druhom rýchlostnom stupni, a keď začal odbočovací manéver doprava, tak začul náraz do oblasti pravých predných dverí. Zľakol sa, stočil volant, šliapol na brzdu a zastavil. Vpravo pri múriku videl ležať motocykel a pri ňom vodiča motocykla vstávajúceho zo zeme. Hneď sa ho opýtal, či je zranený, či má volať sanitku. Vravel, aby volal iba políciu no on zavolaal záchranku aj políciu. Potom sa snažil zabezpečiť miesto nehody, rozložil výstražný trojuholník, obliekol si vestu a čakal na príjazd polície a sanitky. Zdôraznil, že v znaleckom posudku znalca Z. pri rekonštrukcii sa uvádza, že na dverách vozidla sú kĺzavé oterové stopy motocykla. Podľa neho uhol, pod ktorým narazil motocykel do vozidla zodpovedá tomu priebehu nehodového deja, ktorý popísal on, pretože pokiaľ by išlo na náraz priamejší, tak motocykel by zanechal väčšie stopy a pravdepodobne by aj vodič motocykla preletel cez kapotu vozidla. Dvaja nezávislí znalci určili, že miesto zrážky sa stalo 0,8 m od pravej vodiacej čiary pri krajnici, čo potvrdzuje aj jeho výpoveď, takže dopravná nehoda sa nemohla stať pri odbočovaní z ľavého pruhu ako tvrdí vo svojich výpovediach motocyklista. Toto tvrdil aj pri rekonštrukcii nehody poškodený, čo však vylúčil aj znalec v znaleckom posudku aj znalec v odbornom vyjadrení, ktoré je doložené v spise.

Poškodený A. N., ktorý bol vypočutý na hlavnom pojednávaní vo veci sp. zn. 1T/99/2016 v postavení svedka uviedol, že k dopravnej nehode došlo tak, že vychádzal na hlavnú cestu a chcel ísť smerom do mesta. Pred príjazdom na hlavnú cestu zastavil a všimol si, že v ľavom pruhu prešlo nejaké auto. Keďže v pravom pruhu nešlo žiadne vozidlo, vyrazil smerom do mesta. V tom čase už medzi ním a vozidlom idúcim v ľavom pruhu vznikol určitý odstup a on pokračoval smerom do centra. Keď zbadal, že auto jazdiace v ľavom pruhu začína brzdiť, skontroloval, či na semafore nesvieti červené svetlo, no nezistil žiadny pre plynulosť svojej jazdy. Zrazu vodič auta idúceho v ľavom jazdnom pruhu v tom istom smere ako on zapol ukazovateľ smeru do pravej strany a začal aj s vozidlom odbočovať, v dôsledku čoho on narazil do pravých predných dverí jeho auta. Nevie teraz posúdiť, čo mohol vykonať nejaký

úhybný manéver do pravej strany, ale je pravda, že zabrzdil. Pred zrážkou sa pohyboval niekde v strede pravého jazdného pruhu, nešiel celkom po pravej strane, lebo vtedy sa maľovali čiary na krajnici a mohli ísť rýchlosťou okolo 50 maximálne 55 km za hodinu. Keďže kužele boli rozložené na pravej strane, v čase jeho nárazu do vozidla bolo auto šikmo, nebolo kolmo. Auto neodbočil náhle. Myslel si, že odbočuje z pruhu do pruhu a nemyslel si, že odbočí mimo cesty vpravo.

13. Zo znaleckého posudku č. 11/2016 vypracovaného znalcom P. A. Z., ktorý bol vystavený v trestnom konaní vedenom pod sp. zn. 1T/99/2016 vyplýva, že vodič vozidla Ford Focus jazdil v prednehodovom deji po priamom prehľadnom úseku štvorprúdovej komunikácie v obci za nezníženej viditeľnosti a na suchej vozovke, kde boli rozložené dopravné kužele v oblasti pravej vodiacej čiary a kde mal v úmysle odbočiť do areálu mimo komunikácie vpravo. Pred odbočovaním spomalil a počas odbočovania v šikmej polohe do jeho pravej strany narazil motocyklista na motocykli Honda, ktorý prichádzal k nemu zozadu po jeho pravej strane. Vodič motocykla Honda 125 do vozovky vchádzal z areálu po pravej strane štvorprúdovej komunikácie po prejení vozidla Ford a pokračoval v rovnakom smere v úmysle pokračovať priamo. Nakoľko vodič motocykla na odbočovanie vozidla Ford na zabránenie zrážke včas nereagoval a v čase predchádzania vedľa neho vpravo narazil do jeho pravej strany. Je technicky prijateľné, že vodič vozidla Ford jazdil v prednehodovom deji rýchlosťou okolo 50 km za hodinu, pred odbočovaním z komunikácie vpravo spomalil a v čase zrážke mal rýchlosť okolo 15 km za hodinu. Vodič motocykla Honda do vozidla Ford narazil rýchlosťou okolo 50 km za hodinu. Podľa znalca miesto zrážky nezodpovedá výpovedi vodič motocykla v ľavej časti pruhu. Vodič motocykla mohol dopravnej nehode zabrániť, ak by včas zaregistroval úmysel vodiča vozidla Ford jazdiaceho pred ním odbočovať z komunikácie vpravo. V prípade, že vodič vozidla Ford odbočoval vpravo z priestoru pravého pruhu, kde včas zapol i ukazovateľ smeru, technickou príčinou nehody bola nesprávna technika jazdy vodiča motocykla Honda, predchádzanie vpravo odbočujúceho vozidla vpravo. Avšak v prípade ak vodič vozidla Ford odbočoval vpravo z ľavého pruhu a najmä nezapol ukazovateľ zmeny smeru jazdy vpravo včas, potom technickou príčinou predmetnej dopravnej nehody bola jeho nesprávna technika jazdy, vojdenie do koridoru jazdy motocykla v čase, keď tento už zrážke zabrániť nemohol. Odkiaľ vodič vozidla Ford odbočoval vpravo, teda či z pravého alebo ľavého pruhu, na základe podkladov, ktoré sú k dispozícii, technicky nie je možné jednoznačne objektívne určiť.

Znalec P. A. Z. vo svojej výpovedi na hlavnom pojednávaní vo veci sp. zn. 1T/99/2016 uviedol, že k stretu vozidla a motocykla došlo v pravej časti pravého jazdného pruhu v smere pôvodnej jazdy vozidla okolo 0,8 m od pravej vodiacej čiary do vozovky, čo bolo zistené z ryhy vpravo od pravej vodiacej čiary vozovky a s konečnej polohy motocykla na mieste dopravnej nehody. Nie je možné určiť, z ktorého jazdného pruhu odbočoval obžalovaný vpravo pre nedostatok technicky použiteľných podkladov, pretože nebola tam žiadna stopa. Do polohy v čase zrážky a konečnej polohy po zrážke sa vozidla mohli dostať i tým spôsobom, že vozidla Ford odbočovalo z ľavej časti pravého jazdného pruhu v smere pôvodnej jazdy prudším oblúkom do areálu, ale i miernejším oblúkom z ľavého jazdného pruhu v smere pôvodnej jazdy. Jeho názor podľa miesta zrážky pri pravom okraji pravého jazdného pruhu je ten, že vozidlo Ford odbočovalo z pravého jazdného pruhu. K zrážke podľa znalca s najväčšou pravdepodobnosťou nedošlo tak ako uvádza vodič motocykla, ale tak ako to uvádza vodič vozidla Ford.

XX. P. A. K. vo svojom odbornom vyjadrení č. 31/2016 zo dňa 16.05.2016, ktoré vypracoval na základe požiadavky p. Z. A. v trestnom konaní sp. zn. 1T/99/2016 uviedol, že vozidlo vodiča Z. A. pred miestom zrážky, v mieste zrážky až po jeho samotné zastavenie nezanechalo žiadne jazdné stopy použiteľné pre vypracovanie technickej analýzy priebehu nehodového deja. S poukázaním na túto skutočnosť, že je možné vychádzať len z rozsahu poškodenia vozidla a motocykla, konečnej polohy motocykla a obsahu predložených výpovedí účastníkov dopravnej nehody, prípadne svedkov ako aj poznatkov z vykonanej rekonštrukcie. Na základe technickej analýzy týchto predložených podkladov je možné potvrdiť, že k zrážke medzi vozidlom Ford Focus a motocyklom zn. Honda došlo v pravom jazdnom pruhu na ul. M. N. D. vo vzdialenosti približne 0,8 metra vľavo od pravej vodiacej čiary pravého jazdného pruhu v čase, keď vodič Z. A. s daným vozidlom vykonával úkon odbočovania vpravo do objektu bývalých elektrární. S poukázaním na rozsah deformácie vozidla a motocykla, konečnú polohu motocykla po zrážke a obsahu predložených výpovedí účastníkov dopravnej nehody, ich pohybu do doby samotnej zrážky, je technicky odôvodnené tvrdenie, že vodič Z. A. s vozidlom Ford Focus úkon odbočovania vpravo zahájil tak ako uvádza v predloženej výpovedi t.j. z pravého jazdného pruhu. Vzhľadom k naštudovaným podkladom a zoznamom sa s výsledkami pohybu vozidla a motocykla v priebehu nehodového deja je možné potvrdiť, tento opisovaný pohyb v znaleckom posudku č. 11/2016 odpovedá rozsahu známych podkladov

a zadávateľ požadoval vypracovanie odborného vyjadrenia, nie znaleckého posudku, simulácia pohybu vozidla a motocykla do miesta zrážky nie je v odbornom vyjadrení opätovne dokladovaná. Znalec P. Z. v znaleckom posudku pripúšťa aj možný pohyb vozidla Ford Focus aj v ľavom jazdnom pruhu, pritom ale trvá na priečnej polohe miesta zrážky 0,8 metra od pravého okraja vozovky, týmto ale vodičovi motocykla vnucuje techniku jazdy, ktorú daný vodič v predloženej výpovedi neuvádza, nepripúšťa. Pred samotnou zrážkou počíta s jeho vybočovacím manévrom vpravo, po vykonanom prepočte je možné potvrdiť, že pri takomto variante vodič motocykla pred samotnou zrážkou by musel cielene vyháňať sa vpravo z dôvodu hroziacej zrážky, to ale odporuje jeho výpovedi, ale aj ním prezentovanej technike jazdy s motocyklom v čase vykonanej rekonštrukcie. Vodič motocykla Honda A. N. pred zrážkou s osobným motorovým vozidlom Ford Focus jazdil v pravom jazdnom pruhu. Na základe zmeranej vzdialenosti v čase rekonštrukcie od výjazdu na štátnu cestu I/74 po zvolení VBN v čase dokumentovania miesta dopravnej nehody prešiel dráhu 154 metrov. Vzhľadom k rozsahu známych stôp technicky je prípustná jeho výpoveď, že pred zrážkou v čase samotnej zrážky sa pohyboval rýchlosťou v rozmedzí 15 až 55 km za hodinu, takúto je možné označiť ako výpoveď technicky prijateľnú. Vzhľadom na vyhodnotenú priečnu polohu miesta zrážky voči okraju vozovky, kde táto poloha bola vyhodnotená z rozsahu deformácie vozidla a motocykla, konečnej polohy motocykla po zrážke, ako aj zanechanej rycej stopy motocyklom pred jeho zastavením je odôvodnená jeho výpoveď zo dňa 21.3.2016, ale aj počas rekonštrukcie, kde opisuje polohu motocykla počas jazdy v pravom jazdnom pruhu. Vzhľadom na ďalšiu časť jeho výpovede, kde mimo iné uviedol, že pred samotnou zrážkou nestihol ani zareagovať, označil túto časť výpovede ako technicky neprijateľnú. Ak by motocykel sa pohyboval minimálne v strede pravého jazdného pruhu, potom s poukázaním na preukázanú priečnu polohu miesta zrážky by motocyklista musel intenzívne po dobu minimálne 0,78 sekúnd vybočovať vpravo, ak sa prihliadne minimálny reakčný čas pre rozpoznanie a uvedomenie si hroziaceho nebezpečenstva 0,3 sekundy, dopracujeme sa k času, keď by musel na tento vývoj začať reagovať minimálne 1,08 sekundy pred samotnou zrážkou. To, ale vodič motocykla v predloženej výpovedi neuvádza, pričom uvádza, že nestihol ani reagovať. Ak sa má zohľadniť táto časť jeho výpovede, potom motocyklista na začiatku odvíjania nehodového deja s motocyklom jazdil v pravom jazdnom pruhu v priečnej vzdialenosti približne 0,8 metra vľavo od pravej vodiacej čiary.

Tento znalec vo svojej výpovedi ako svedok na hlavnom pojednávaní v trestnej veci 1T/99/2016 uviedol, že podľa výpovede vodiča motocykla sa tento po spozorovaní pravého smerového svetla mal nachádzať 2 - 3 metre za vozidlom. Uviedol, že osobné motorové vozidlo do objektu, kde odbočovalo technicky nedokáže bezpečne odbočiť s rýchlosťou 50 km za hodinu. Mohlo by dôjsť k bočnému šmyku. Z uvedeného dôvodu vodič pred odbočovaním musel začať brzdiť. Poukázaním na priebeh týchto ciest preto zvážil hraničný variant, kde by ešte išlo o bezpečné odbočovanie vozidla za predpokladu, že na začiatku odbočovania by sa pohybovalo rýchlosťou max. 30 km za hodinu. Keď sa zohľadní skutočnosť, že vozidlo jazdiace rýchlosťou 50 km za hodinu prejde za 1 sekundu vzdialenosť 1,89 m, a pri 30 km za hodinu prejde vzdialenosť 8,33 m, čiže ak dej prebiehal tak ako hovorí vodič motocykla, potom každou sekundou sa vzdialenosť medzi motocyklom a vozidlom skrúti o 5,56 m. Vozidlo je poškodené v pravej prednej časti. Možno povedať, že oter od pneumatiky predného kolesa motocykla bol zistený na disku pravého predného kolesa vozidla, čo je vo vzdialenosti približne 3,5 metra od zadného rohu vozidla. Ak sa zohľadní výpoveď vodiča motocykla, že spozoroval pravé smerové svetlo 2 - 3 metre za vozidlom a miesto kontaktu kolies, potom motocykel musel prejsť dráhu 5,5 - 6,6 metra. S poukazom na predtým uvedené zistenie, že každou sekundou sa vzájomná vzdialenosť medzi vozidlom a motocyklom pri rýchlosti auta 30 km za hodinu a rýchlosti motocykla 50 km za hodinu skrúcaje v priemere o 5,56 metra, potom motocykel narazil do pravého boku vozidla v čase 0,99 až 1,17 sekundy od momentu, čo vodič motocykla rozpoznal alebo mal rozpoznáť rozsvietenie zadného smerového svetla. Za čas 0,99 až 1,17 sekundy vozidlo rýchlym manévrom dokáže vybočiť o priečnu vzdialenosť 0,78 až 1,37 metra. Čiže aj keby boli postavené vozidla do variantu, že úkon odbočovania vpravo vodič vozidla zahájil z polohy, keď pravým okrajom vozidla by sa pohyboval po prerušovanej čiare oddeľujúcej pravý a ľavý jazdný pruh, potom v čase nárazoch motocykla do jeho pravého boku pravý predný roh vozidla by sa nachádzal vo vzdialenosti 0,78 až 1,37 metra vpravo od stredovej prerušovanej čiary a nie 0,8 metra vľavo od pravej vodiacej čiary. Pritom z predloženej dokumentácie zreteľne vyplýva, že motocykel narazil svojím kolesom do pravého predného kolesa vozidla, tam ostal ster po pneumatike. Poukázal na to, že motocykel predným kolesom kontaktoval pravé predné koleso vozidla a nie predný roh vozidla, čiže miesto zrážky medzi vozidlom a motocyklom nemôže byť v oblasti polohy pravého predného rohu vozidla. Ďalej uviedol, že vo fotodokumentácii je znázornené poškodenie auta. Je zreteľná čierna šmuha na disku, ktorú mohla zanechať iba pneumatika motocykla aj s poukázaním na rozsah motocykla.

Preliačina na pravých predných dverách vozidla bola spôsobená kontaktom s mäkkou časťou, ktorá nezanechá výrazné ryhy. Je presvedčený o tom, že tú preliačinu spôsobil náraz tela motocyklistu. Na obrázku č. 2 na str. 5 jeho vyjadrenia je na pravých predných dverách v žltom krúžku znázornená oterová stopa s ryhou, ktorá bola spôsobená časťou motocykla, pravdepodobne oporným stojanom a v červenom krúžku je zachytená preliačina bez výraznejšieho poškodenia laku, čo mohlo byť spôsobená nárazom tela vozidla.

15. V trestnom konaní sp. zn. 1T/99/2016 bol znalcom Z.. M. K. vypracovaný znalecký posudok č. 72/2016. Znalec na základe Zákona č. 437/2004 Zb. priznal bolestné na základe nasledovných položiek: 113c pohmoždenie pravej ruky s odreninou - počet bodov 15, 135c trieštivá zlomenina hlavice remennej kosti vľavo - počet bodov 60, 135f zlomenina chirurgického krčka ramennej kosti vľavo - počet bodov 60, zvýšenie bodového ohodnotenia pol. 135c a 135f o 50 % - 60 bodov, teda celkovo počet bodov 195. Cena bodu je 17,16 eur, teda celková suma odškodnenia za bolesť v tomto prípade predstavuje sumu 3 346,20 eur.

16. Znalec P.. Z. N. v znaleckom posudku č. 9/2017 zo dňa 03.07.2017 vypracovaného na základe zadania žalobcu zo dňa 19.06.2017 za účelom stanovenia rozsahu poškodenia motocykla HONDA PCX 125, E.Č.V. : D. -XXX B. stanovil, že výška škody spôsobená poškodením motocykla predstavuje ku dňu 05.06.2015 čiastku vrátane DPH vo výške 1 096,- eur.

17. Znalec Z.. M. K. v znaleckom posudku č. 79/2017 zo dňa 06.11.2017 vypracovaného na základe zadania žalobcu zo dňa 29.10.2017 vo veci posúdenia bolesti a sťaženia spoločenského uplatnenia za úraz zo dňa 05.06.2015 stanovil, že žalobcovi prináleží náhrada bolestného nasledovne: pol. 113c pohmoždenie pravej ruky s odreninou - počet bodov 15, pol. 135c trieštivá zlomenina hlavice remennej kosti vľavo - počet bodov 60, pol. 135f zlomenina chirurgického krčka ramennej kosti vľavo - počet bodov 60, zvýšenie bodového ohodnotenia pol. 135c a 135f o 50 % - počet bodov 60 bodov, pol. 239 extrakcia OS materiálu - počet bodov 35, teda celkovo počet bodov 230. Ďalej znalec stanovil že žalobcovi prináleží náhrada za sťaženie spoločenského uplatnenia nasledovne: pol. 325d obmedzenie pohyblivosti ľavého ramena stredne ťažkého stupňa - počet bodov 80, pol. 433a keloidná jazva ľavého ramena - počet bodov 100, zvýšenie bodového ohodnotenia o 50 % - počet bodov 90, teda celkovo počet bodov 270.

18. Z potvrdenia o výške zárobku žalobcu vystaveného spol. M. D., s.r.o. dňa 07.02.2017 vyplýva, že jeho priemerná hrubá hodinová mzda za obdobie 1-5/2015 (pred úrazom) bola vo výške 3,4956 eur/hodina, a priemerná hodinová čistá mzda bola 2,798 eur/hodina. Priemerná hrubá hodinová mzda za obdobie 11-12/2015 (po úraze) bola vo výške 4,9225 eur/hodina, a priemerná hodinová čistá mzda bola 2,9009 eur/hodina.

19. Žalovaný v písomnom vyjadrení zo dňa 18.07.2017 uviedol, že žalobca si predsúdnom konaní predmetné nároky voči nemu ako poisťovateľovi neuplatnil, ale podal žalobu na súd, v dôsledku čoho nemal možnosť pristúpiť k prešetreniu predmetnej škody v zmysle zákona o PZP. Žaloba bola teda podaná predčasne.

Náhrada škody poisťiteľom za poisteného formou poistného plnenia z poistenia zodpovednosti je viazaná na splnenie základných predpokladov medzi ktoré patri: existencia zodpovednosti poisteného za škodu poškodenému, oznámenie poistnej udalosti a uplatnenie a preukázanie nárokov na náhradu škody poškodeným. Žalobca si nárok na náhradu škody u neho neuplatnil, tak ako mu to ukladá zákon o PZP, a preto žalovaný nemohol začať prešetrovanie potrebné na zistenie rozsahu jeho prípadnej povinností poskytnúť žalobcovi poistné plnenie.

Žalobca sa domáha škody na zdraví titulom bolestného vo výške 4 377,- eur a sťaženia spoločenského uplatnenia vo výške 6 177,60 eur, pričom ako dôkaz v žalobe uvádza Lekárske posudky o bolestnom a sťažení spoločenského uplatnenia, avšak žiadne takéto posudky mu do dnešného dňa doručené neboli a to ani ako príloha žaloby. Bol mu spolu so žalobou doručený iba znalecký posudok č. 72/2015, ktorý na účely trestného konania vypracoval Z.. M. K. znalec z odboru Zdravotníctvo a Farmácia odvetvie Chirurgia a Traumatológia, pričom v tomto znaleckom posudku je uvedené odlišné bodové ohodnotenie bolesti než si podanou žalobou nárokuje žalobca a taktiež v uvedenom znaleckom posudku nie je bodové ohodnotenie sťaženia spoločenského uplatnenia žalobcu. V prípade uplatnenia oboch vyššie zmenených nárokov je nevyhnutné, aby tieto nároky poškodeného boli preukázané.

Pokiaľ ide o vecnú škodu na motocykli žalobcu vo výške 2 000,- eur, túto považuje za nepreukázanú. Posudok o výške škody, ktorý v podanej žalobe spomína žalobca, doručený nebol a preto sa žalovaný nemôže vyjadriť k uvedenej výške škody.

Žalobca taktiež nijakým spôsobom nepreukázal skutočnosť vynaloženia liečebných nákladov vo výške 200,- eur. Žalobca ani len nešpecifikoval z akých nákladov uvedená suma pozostáva.

Taktiež nie je jasné na základe akého výpočtu sa žalobca dopracoval k sume 1 354,00 eur, ako náhrady za stratu na zárobku počas doby liečenia. Žalovaný má za to, že pod zmieneným nárokom má žalobca na mysli náhradu za stratu na zárobku počas pracovnej neschopnosti, avšak žalobca v tejto súvislosti nepredložil žiadnu listinu potvrdzujúcu trvanie jeho pracovnej neschopnosti, ako ani rozhodnutie Sociálnej poisťovne o priznaní nemocenských dávok. Žalobca síce predložil potvrdenie o výške zárobku, avšak v tomto potvrdení je uvedená len hodinová mzda a nie konkrétne vyčíslenie žalobcovho skutočného mesačného zárobku. Výšku náhrady za stratu na zárobku počas pracovnej neschopnosti tvorí rozdiel medzi priemerným zárobkom poškodeného pred poškodením a nemocenským, pričom v uvedenej veci žalobca nepreukázal konkrétnu výšku svojho mesačného zárobku pred škodovou udalosťou ani výšku nemocenskej dávky.

V ďalšom poukázal na závery vyplývajúce z relácie dopravnej polície o priebehu dopravnej nehody, ku ktorej došlo dňa 05.06.2015, v ktorej je uvedená ako rozhodujúca príčina dopravnej nehody nesprávne predchádzanie zo strany žalobcu -predchádzanie po nesprávnej strane vpravo, čím žalobca porušil ust. § 15 ods. 1 zákona č. 8/2009 Z.z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov, v ktorom je uvedené: „Predchádza sa vľavo. Vpravo sa predchádza vozidlo, ktoré mení smer jazdy vľavo a ak už nie je pochybnosť o ďalšom smere jeho jazdy. Pri jazde v pripájacom jazdnom pruhu alebo odbočovacom jazdnom pruhu sa smie vpravo predchádzať aj vozidlo idúce v priebežnom jazdnom pruhu. ”

20. Žalobca v písomnom vyjadrení zo dňa 13.11.2017 uviedol, že žalovaný o predmetnom nároku mal vedomosť už odo dňa 04.07.2017 a celú udalosť eviduje pod číslom poisťnej udalosti XXXXXXXXXXXX. Napriek tomu, že rozsudkom č.k. 1T/99/2016-266 zo dňa 27.04.2017 bol Z. A. právoplatne oslobodený spod obžaloby, z dôvod, že skutok nie je trestným činom, touto skutočnosťou súd v občianskom súdnom konaní nie je viazaný, ak existujú základné predpoklady vzniku zodpovednosti za škodu. Z odôvodnenia tohto rozsudku len vyplýva, že súd v trestnom konaní nemôže bez akýchkoľvek pochybností konštatovať porušenie povinnosti Z. A. dané zákonom č. 8/2009 Z.z.. Uplatnenie zásady v pochybnostiach v prospech obvineného však neznamená, že v trestnom konaní došlo k vylúčeniu akejkoľvek zodpovednosti obvineného za spôsobenú škodu.

21. Žalovaný v písomnom vyjadrení zo dňa 29.11.2017 uviedol, že žaloba žalobcu bola podaná na Okresný súd Humenné dňa 05.06.2017, teda skôr ako je žalobcom zmieňovaný dátum 04.07.2017, čo len nepochybne podporuje záver o predčasnosti žaloby.

V priebehu trestného konania vedeného pred okresným súdom Humenné pod. sp.zn. 1T/99/2016 voči obžalovanému Z. A., S. XXXX/X, XXX XX D. (ktorý podľa tvrdení žalobcu mal spôsobiť predmetnú dopravnú nehodu a ktorý v tom čase bol poistený u žalovaného), bolo znaleckým posudkom č.: 11/2016, ktorý vypracoval znalec P. A.Á. Z. konštatované, že technickou príčinou dopravnej nehody bola nesprávna technika jazdy vodiča motocykla Honda (t.j. žalobcu). Taktiež v predmetnom trestnom konaní ďalší znalec P. A. K. konštatoval, že výpoveď vodiča motocykla (žalobcu), je vzhľadom na to, čo v priebehu konania uviedol, technicky neprijateľná. Okresný súd Humenné v trestnom konaní sp. zn. 1T/99/2016 následne obžalovaného Z. A. spod obžaloby oslobodil.

Predmetnú dopravnú nehodu, nezapríčinil vodič Z. A. s motorovým vozidlom Ford Focus EČV: D. XXX C., ale naopak sám žalobca. V priebehu trestného konania nebola zistená žiadna skutočnosť, z ktorej by bolo možné odvodiť objektívnu zodpovednosť prevádzateľa vozidla Ford Focus EČV: D. XXX C.. Na základe uvedeného nie je možné dospieť k inému záveru, ako k tomu, že na strane prevádzateľa motorového vozidla Ford Focus EČV: D. XXX C. nie je zodpovednosť za škodu vo vzťahu k žalobcovi daná. Poistenie zodpovednosti za škodu sa pritom vzťahuje len na toho, kto zodpovedá za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla uvedeného v poisťnej zmluve. Uvedené je aj nepochybne dôvodom prečo

žalobca vzal žalobu voči Z. A., ako žalovanému v 1. rade späť.

Z ustanovení § 4 ods. 1 a 4 zákona o PZP možno jednoznačne vyvodiť, že poistený má v prípade vzniku poistnej udalosti právo, aby poisťovateľ za neho poškodenému poskytol poistné plnenie v rozsahu, v akom za škodu zodpovedá poistený škodca, pričom predpokladom vzniku povinnosti poistiteľa plniť je preukázanie zodpovednosti poisteného za škodu, ktorá poškodenému vznikla.

Z vyššie uvedených dôvodov je predmetná žaloba nielen predčasná ale aj nedôvodná, a žalovaný nie je pasívne vecne legitímovaný. Pod vecnou legitímáciou, či už aktívnou alebo pasívnou sa vo všeobecnosti v civilnom sporovom konaní rozumie oprávnenie alebo povinnosť účastníkov vyplývajúce z hmotného práva. Vecnú legitímáciu má ten z účastníkov, komu svedčí stav z hmotného práva, teda kto je nositeľom subjektívneho práva (aktívna vecná legitímácia) alebo nositeľom subjektívnej povinnosti vyplývajúcej z hmotného práva (pasívna vecná legitímácia), o ktorých sa v konaní rozhoduje. Nedostatok aktívnej či pasívnej legitímácie účastníkov je vždy dôvodom pre zamietnutie žaloby. O nedostatok pasívnej vecnej legitímácie ide vtedy, ak ten, o kom žalobca tvrdí, že je nositeľom hmotno-právnej povinnosti (žalovaný), nie je nositeľom hmotno-právnej povinnosti, o ktorú v konaní ide.

Na pojednávaní konanom dňa 15.11.2017 žalobca predložil znalecký posudok č. 9/2017, ktorý vypracoval P. Z. N., v ktorom znalec určil výšku škody na motocykli žalovaného v sume 1 096,- s DPH, pričom žalovaný poukazuje na to, že žalobca sa predmetnou žalobou domáha zaplatenia škody na motocykli v sume 2 000,- eur. Žalovanému taktiež nie je jasné na základe akého výpočtu sa znalec v uvedenom znaleckom posudku dopracoval k určeniu hodnoty použiteľných zvyškov v sume 650,- eur.

Žalobca na vyššie uvedenom pojednávaní taktiež predložil znalecký posudok č. 79/2017, ktorý vypracoval Z. M. K., znalec z odboru Zdravotníctvo a Farmácia odvetvie Chirurgia a traumatológia, ktorým sa snaží preukázať svoj nárok titulom bolestného a sťaženia spoločenského uplatnenia. V tomto znaleckom posudku znalec vykonal bodové ohodnotenie bolesti žalobcu v dôsledku úrazu zo dňa 05.06.2015 počtom bodov 195 a následne ohodnotil bolesť žalobcu v dôsledku operačného zákroku zo dňa 13.07.2017 počtom bodov 35. Celkove bodové ohodnotenie bolesti žalobcu tak predstavuje 230 bodov, žalobca však v žalobe uvádza 255 bodov. Taktiež v predmetnom znaleckom posudku č. 79/2017, znalec ohodnotil aj sťaženie spoločenského uplatnenia žalobcu v dôsledku úrazu zo dňa 05.06.2015 celkovým počtom bodov 270, pričom žalobca v žalobe uvádza sťaženie spoločenského uplatnenia vo výške 360 bodov. Žalobca sa však k týmto rozdielom vôbec nevyjadruje. V uvedenom znaleckom posudku je ako príloha uvedená iba prepúšťacia správa z hospitalizácie žalobcu zo dňa 11.07.2016 - 14.07.2016, ako aj lekárska správa zo dňa 02.01.2017. Z predloženého znaleckého posudku tak, nie sú zrejmé skutočnosti, na základe ktorých posudzujúci lekár dospel k celkovému počtu 230 bodov v prípade hodnotenia bolestného a 270 bodov v prípade hodnotenia sťaženia spoločenského uplatnenia. Žalovaný preto nepovažuje nároky žalobcu za dostatočne špecifikované a preukázané.

22. Svedok Z. A. vo svojej výpovedi uviedol, že v inkriminovaný deň, kedy došlo k dopravnej nehode, tak svojím motorovým vozidlom jazdil na trase z ul. R. na ul. M., a to smerom do centra, teda do svojho zamestnania, jazdil v pravom jazdnom pruhu, nakoľko aj jeho zamestnávateľ sa nachádzal po pravej strane danej cesty. Po ceste jazdil predpísanou rýchlosťou, teda 50 km za hodinu. Keď prechádzal okolo firmy M.B. všimol si, že od tejto firmy vychádza alebo chce vyjsť na cestu motocykel, kde zistil, že tento motocykel zastavil a motocyklista zložil nohu z motocykla na zem. Následne po prejení okolo neho sa pozrel do spätného zrkadla a zistil, že motocyklista vyšiel na cestu. V čase prejazdu cez danú cestu na ceste bol vykonávaný náter vodiacich čiar, kde pri pravej strane krajnice boli z toho dôvodu aj umiestnené kužele. Pri budove Jednoty si následne všimol, že jeden kužel je vyčnievajúci do cesty cca 50 cm od vodiacej čiar, tento bez problémov odišiel, pričom nevyšiel z pravého jazdného pruhu. Zhruba pri budove A. začal aj spomaľovať, a to z toho dôvodu, že mal v úmysle odbočiť vpravo do areálu svojho zamestnávateľa, preto aj dal smerovku doprava. Následne začal úplne spomaľovať, kde preradil až do druhého stupňa, pričom v tom čase sa mohol pohybovať buď v strede jazdného pruhu po pravej strane alebo bližšie k prostriedku, a to z toho dôvodu, že nakoľko sa po pravej strane nachádzali kužele, tak si musel vytvoriť priestor na to, aby mohol odbočiť vpravo do areálu zamestnávateľa. Začal potom odbočovať, otočil smerom doprava, pozrel aj do spätného zrkadla a nikoho nevidel. Možno bol v nejakom mŕtvom uhle, ale on nikoho za sebou nevidel. V tom pocítil náraz do pravých predných dverí časti motorového vozidla. Potom šliapol na brzdu a videl, že na zemi leží motocyklista a to niekde vpredu vľavo. Po náraze možno zo stresu z motorovým vozidlom popodíšiel jednak dopredu, jednak dozadu

a následne ho posunul dopredu, kde toto motorové vozidlo aj nechal až do prízjazdu polície. Potom vyšiel z motorového vozidla a išiel za vodičom motocykla, kde sa ho dotazoval, že či nie je potrebné, aby mu zavolať záchranku, kde vodič motocykla uvádzal, že nepotrebuje záchranku, ale stále opakoval, že je potrebné, aby na miesto bola privolaná polícia. Následne aj políciu a záchranku a ostatné bolo predmetom šetrenia.

23. Svedok P. Š. E. vo svojej výpovedi uviedol, že v danej právnej veci na základe požiadavky Okresného riaditeľstva Policajného zboru v Humennom vypracoval odborné vyjadrenie dňa 18.07.2015. Pri jeho vypracovaní vychádzal zo spisového materiálu, ktorý mu bol predložený Okresným riaditeľstvom PZ ktorého bol záznam o podaní vysvetlenia p. A. zo dňa 05.06.2015 a p. N. zo dňa 11.06.2015. Vychádzal z predpokladaných údajov a z predpokladaných skutočností, ktoré sa mali udiať pri dopravnej nehode dňa 05.06.2015, vychádzal z meraní, ktoré boli vykonané na mieste samom po nehode, teda z náčrtku, ktorý bol vypracovaný príslušným pracovníkom PZ bezprostredne po nehode, takisto vychádzal z fotodokumentácie, ktorá bola na mieste spracovaná a takisto zo zamerania ďalších stôp na mieste nehody, ktoré boli následne vykonané. Na svojom odbornom vyjadrení trvá.

Vodič motorového vozidla tvrdil, že v čase dopravnej nehody jazdil v pravom jazdnom pruhu bližšie pri krajnici a žalobca jazdil po pravej strane motorového vozidla. Oproti tomu žalobca uvádzal, že žalovaný, teda vodič motorového vozidla, jazdil v ľavom jazdnom pruhu danej vozovky a on jazdil v pravom jazdnom pruhu tejto vozovky. Vzhľadom na uvedené pre jeho odborné vyjadrenie bolo potrebné správne určiť miesto zrážky motorových vozidiel, kde pri tomto vychádzal z konečnej polohy jednak motorového vozidla a jednak motocykla žalobcu. Vychádzal aj z fotodokumentácie, kde zistil, že je tam zaznamenaná 1. trecia stopa, ktorú následne bol aj sám zmerať a je aj súčasťou fotodokumentácie. Táto trecia stopa bola s najväčšou pravdepodobnosťou spôsobená šmýkaním sa motocykla po ceste s tým, že sa jedná o nejaký ostrý výbežok alebo ostrú súčasť motocykla, je možné, že sa jedná o stupačku. Predĺžením priamky tejto stopy s konečnou polohou motocykla dospel k tomu, kde bolo miesto zrážky dopravných prostriedkov, tzn. v pravom vonkajšom jazdnom pruhu štvorprúdovej komunikácie.

V ďalšom uviedol, že bola prevedená aj simulácia nehodového deja prostredníctvom technických prostriedkov a aj touto simuláciou bolo uvedené miesto zrážky preverené. Aj zo simulácie vyplýva, že motorové vozidlo jazdilo v ľavom vonkajšom pruhu vozovky a pri odbočovaní vpravo sa dostalo do jazdnej dráhy motocykla. Tento nehodový dej potvrdzuje aj fotodokumentácia, ktorá bola súčasťou spisu, kde z tejto vyplýva, že v čase dopravnej nehody bol vykonávaný nástrek vodorovného dopravného značenia, a to po časti pravej krajnice danej vozovky a takisto bol robený nástrek prechodu pre chodcov, ktorý je vzdialený od miesta dopravnej nehody zhruba 30 m a na ceste boli umiestnené aj kužele. Kužele sa nenachádzali iba na strane pravej krajnice, ale sa nachádzali aj na priechode pre chodcov, kde práve zo strany jazdy obidvoch motorových vozidiel je na prechode pre chodcov kužeľ, ktorý sa nachádza v pravej časti vozovky a podľa jeho názoru je zrejme, že uvedené vozidlá sa nemohli pohybovať po tejto časti vozovky. Vzhľadom na uvedené je zrejme alebo podľa neho vyplýva to, že účastníci dopravnej nehody sa nemohli pohybovať bližšie pri pravej strane krajnice vozovky. Motocykel má iné parametre ako motorové vozidlo, nie je vylúčené, že sa motocykel mohol v tomto jazdnom pruhu pohybovať, avšak žalobca aj žalovaný mali rešpektovať toto značenie a k tomu sa bližšie môže vyjadriť samotný žalobca, ktorý môže iba on uviesť, v ktorom jazdnom pruhu sa pohyboval.

Podľa jeho názoru príčinou danej dopravnej nehody bola nesprávna technická jazda samotného vodiča motorového vozidla, a to z toho dôvodu, že vybočovacím manévrom vpravo spôsobil kolíziu, ku ktorej následne došlo. Vodič motorového vozidla mohol zabrániť zrážke dôslednejšou kontrolou premávky v pravom jazdnom pruhu a tým takisto, že by nevykonal vybočovacím manévrom z ľavého jazdného pruhu vpravo. Podľa jeho názoru je vylúčené, aby vodič motorového vozidla jazdil v pravom jazdnom pruhu, resp. v ľavej časti pravého jazdného pruhu, svedčia o tom skutočnosti, z ktorých vychádzal pri svojom odbornom vyjadrení, a to konečná poloha motorového vozidla, konečná poloha motocykla, trecia stopa, takisto miesto samotnej zrážky.

V ďalšom uviedol, že keby bral v úvahu iba polohu motocykla po zrážke a takisto treciu stopu, že by v takom prípade mohol uviesť, že by mohlo dôjsť k stretu motorového vozidla a motocykla aj v ľavej časti pravého pruhu tejto vozovky. Avšak ak by motorové vozidlo Ford išlo v ľavej časti pravého pruhu a odbočovalo vpravo, tak v takomto prípade ak by došlo ku kolízii, tak aj miesto zrážky by bolo inde a takisto

aj poloha motorového vozidla a motocykla po zrážke by bola iná a takisto aj poškodenie motorového vozidla by bolo iné.

Tiež uviedol, že ak by sa motorové vozidlo pohybovalo v ľavej časti pravého pruhu a po pravej strane by išiel motocykle, že či by nevyhnutne muselo dôjsť k zrážke medzi týmito účastníkmi cestnej premávky, tak svedok uvádza, že by sa jednalo o nebezpečnú jazdu, ale jednoznačne nemôže povedať, či by k stretu došlo alebo nedošlo. Sú to teoretické veci, na ktoré nevie odpovedať. Ak by po pravej časti vozovky súbežne prechádzali po ľavej strane pravej vozovky motorové vozidlo a po pravej strane tejto vozovky motocykle, že v takomto prípade ak by išlo o motocyklistu, ktorý by dobiehal motorové vozidlo, tak v takomto prípade by porušil pravidlá cestnej premávky motocyklista, v prípade, ak by išlo o motorové vozidlo, ktoré by z tejto strany dobiehalo motocyklistu, tak by porušil pravidlá cestnej premávky vodič motorového vozidla.

Ak by sa vychádzalo so záverov P. K., z ktorých vyplýva, že motocyklista narazil do prednej pravej časti motorového vozidla, a to do pravého predného kolesa a následne vykonal uhýbací manéver vľavo, a vodič motocykla po náraze do motorového vozidla by zostal pod motorovým vozidlom, tak v tomto smere uviedol, že táto verzia vzhľadom na to, čo bolo z jeho strany zistené nie je pravdepodobná, pretože na strane poškodeného nemá poškodenú ľavú nohu, kde podľa jeho názoru zranenie, ktoré poškodený utrpel, a to poranenie ľavého ramena, tak k tomuto poraneniu mohlo dôjsť buď nárazom tohto ramena do stĺpka na motorovom vozidle, nie do časti prednej tak ako uvádza P. K., resp. k poškodeniu zdravia alebo zraneniu mohlo dôjsť aj následným nárazom do pevnej prekážky v mieste, kde následne po dopravnej nehode aj poškodený zostal. Na mieste, kde poškodený zostal po nehode bol obrubník, bol tam betónový plot, takže nie je zrejmé, že ako vlastne toto zranenie bolo spôsobené.

24. Svedok P. A. Z. vo svojej výpovedi uviedol, že na podanom znaleckom posudku jeho záveroch zotráva. Bol do konania trestného prípadu uznesením zo dňa 8.3.2016, kde mu bolo uložené vypracovať v trestnej veci znalecký posudok, ktorý aj vypracoval dňa 30.4.2016 a ktorý aj následne odovzdal. Jednalo sa o dopravnú nehodu, ktorá sa udiala dňa 05.06.2015. Pokiaľ sa jedná o samotný znalecký posudok tak pri jeho vypracovaní vychádzal zo záznamu o dopravnej nehode, zo zápisnice o ohliadke miesta činu, z plánu z miesta nehody, fotodokumentácie, evidenčných kariet vozidiel, znaleckého posudku zdravotníctva, rekonštrukcie, teda vyšetrovacieho pokusu a výpovede účastníkov tejto dopravnej nehody.

Pri určení miesta zrážky bral zreteľ aj na ryhu, ktorá bola na ceste. Vychádzal aj z ďalšej stopy, ktorá bola na danom mieste dopravnej nehody a ktorá bola zreteľná, jedná sa o posun alebo stopu zobrazujúcu posun pneumatiky, pričom k takémuto posunu pneumatiky dochádza pri dopravnej nehode buď ak dochádza k brzdeniu, resp. príčinou takéhoto posunu pneumatiky môže byť aj posun v čase samotnej zrážky dopravných prostriedkov. Táto stopa posunu pneumatiky zodpovedá pádu a pohybu motocykla, tak ako bolo zdokumentované pri danej dopravnej nehode, pretože motocykel po zrážke potrebuje určitý čas na to, aby sa preklopil a v súvislosti s tým aj následne bola samotná ryha aj takýmto pádom zo strany motocykla spôsobená. V uviedol, že pokiaľ by sa jednalo o stopu motorového vozidla táto stopa by bola aj na druhej strane cesty, pretože sa jednalo o motorové vozidlo, čiže súbežne, avšak toto na ceste nie je. Nemôže s istotou uviesť, že samotná táto stopa bola spôsobená motocyklom, avšak vzhľadom na polohu motocykla, na priebeh nehodového deja z tejto ryhy, z tejto stopy vychádzal, pretože sa mu javí pravdepodobné, že táto stopa vznikla práve v súvislosti s danou dopravnou nehodou, resp. mohla s touto dopravnou nehodou vzniknúť.

Pokiaľ sa jedná o to, že čo bolo technickou príčinou vzniku predmetnej dopravnej nehody, tak uviedol, že v danom prípade boli výpovede rozporuplné, a teda nebolo možné jednoznačne určiť, z ktorého jazdného pruhu samotný vodič motorového vozidla realizoval vybočovací manéver vpravo. Logickejšie sa mu javí, že vodič motorového vozidla vybočoval alebo vpravo odbočoval z ľavej časti pravého jazdného pruhu, kde nakoľko v pravej časti tohto pruhu boli kužele, tak tam podľa jeho názoru sa nemohol bližšie ku krajnici nachádzať. Nelogické je aj to, že by odbočoval vpravo z ľavého jazdného pruhu, keď pravý jazdný pruh by bol voľný. Zo samotnej výpovede žalobcu, ktorý vo svojej výpovedi uvádzal, že vychádzal z priestoru z firmy, ktorý sa nachádzal pri ceste a v tomto prípade, keď vychádzal na vozovku tak dával prednosť vozidlu, ktoré prichádzalo v smere jeho jazdy, teda v smere jeho úmyslu jazdy, teda v smere doprava z daného výjazdu mimo cesty. Bolo by nelogické, keď motorové vozidlo podľa udania žalobcu išlo v ľavom jazdnom pruhu a pravý jazdný pruh bol voľný, že komu by vtedy dával prednosť pri výjazde

na vozovku. V ďalšom poškodený vo svojej výpovedi uvádzal, že vozidlo pred ním spomaľovalo, a preto aj on sa k nemu približoval.

Či vodič motorového vozidla mohol jazdiť aj v ľavom jazdnom pruhu na túto teóriu nemôže vylúčiť, nakoľko na to nemá dôkazy. Vodič motorového vozidla mohol zabrániť nehode tak, ak by spozoroval, že zozadu sa blíži motocykel a nechal by ho prejsť po pravej strane motorového vozidla. V čase dopravnej nehody na vozovke nebola žiadna prekážka, v prípade takomto v pravom vonkajšom spätnom zrkadle by motocyklistu mal uvidieť. Nie však je ani vylúčené, že v čase, keď vodič začal vybočovací manéver motorového vozidla, tak v tomto prípade sa mohol nachádzať v tzv. mŕtvom uhle, teda v uhle, kde by nemohol, ak by sa k nemu približovalo motorové vozidlo, resp. motocykel z pravej strany v spätných zrkadlách danú skutočnosť uvidieť.

Vozidlo sa nachádzalo po zrážke v šikmej polohe a pokiaľ si on dobré pamätá, tak vozidlo malo prejsť za pravú vodiacu čiaru vozovky a to aj vzhľadom na jeho rýchlosť a takisto na priebeh deja, kde vozidlo pri zrážke môže bezprostredne zastaviť iba vtedy, ak včas reaguje ešte pred zrážkou, pričom v danom prípade vodič motorového vozidla reagoval až na samotnú zrážku. Pokiaľ si dobre pamätá, vo svojej výpovedi vodič motorového vozidla a takisto pri rekonštrukcii uvádzal, že s motorovým vozidlom zastavil až po vjazde do dvora a podľa neho je to aj logické. Vzhľadom na nehodovú udalosť podľa jeho názoru je logické, že s motorovým vozidlom vodič musel po zrážke ešte nejaký čas pokračovať, a to až tak, že vošiel do vjazdu do priestorov firmy.

Nakoľko išiel motocyklista vyššou rýchlosťou, tak pokiaľ sa jedná o zrážku, tak vlastne do motorového vozidla narazil do jeho prednej časti, do pravej časti predného blatníka, kde nakoľko vozidlo jazdilo v pravom jazdnom pruhu, následne po tejto zrážke motocykel sa dostal do akéhosi kĺzavého pohybu, teda kĺzal sa po motorovom vozidle ďalej dopredu a následne došlo k jeho prevráteniu, resp. odhodeniu na pravú stranu, na pravý bok, a to už mimo vozovku, teda vpravo od vodiacej čiaru a pohyboval sa popri múriku v smere, kde vodič motorového vozidla odbočoval do priestorov firmy mimo vozovky.

Je možné, aby sa predbiehali v premávke motorové vozidlá vpravo ale v prípade, ak sa pohybujú po samostatných jazdných pruhoch, v prípade, ak sa jedná o jeden jazdný pruh, tak to nie je dovolené. To je dovolené iba v obci, mimo obce ani táto skutočnosť nie je dovolená.

Najpravdepodobnejšie sa mu javí ten záver, že vodič motorového vozidla jazdil v pravom jazdnom pruhu, a to vľavo pri deliacej čiare medzi pruhmi a z tejto polohy odbočoval vpravo. V prípade, ak by vodič motorového vozidla neodbočoval vpravo, ale by mal priamy smer jazdy alebo zastavil, tak po jeho pravej strane by bol dostatočný priestor na to, aby ho minul aj vodič motocykla, ktorý by jazdil po jeho pravej strane, jednalo iba o nesprávnu jazdu alebo smer jazdy. Z technického hľadiska v takomto prípade by mal vodič motocykla zastaviť.

Je potrebné brať do úvahy aj rýchlosti dopravných prostriedkov s tým, že v danom prípade sa jednalo o kolíziu, kde následne došlo k skĺznutiu motocykla po motorovom vozidle a v pohybe nielen vpravo, ale aj smerom dopredu, kde vozidlo následne v oblúku pokračovalo v jazde, kde vozidlo aj samotný motocykel opustili koridor jeho vybočovacieho alebo odbočovacieho manévru.

V znaleckom posudku uviedol 3 varianty možného nehodového deja a toto, čo teraz uviedol sa mu javí najpravdepodobnejšie vzhľadom na vykonané dokazovanie, teda sa mu javí najpravdepodobnejší priebeh deja.

25. Svedok P. A. K. vo svojej výpovedi uviedol, že na podanom odbornom vyjadrení ohľadom dopravnej nehody zo dňa 05.06.2015 a na jeho záveroch zotrváva. Pokiaľ sa jedná o jeho odborné vyjadrenie, tak v tom čase mu boli známe aj závery odborného vyjadrenia P. E. a znalecký posudok podaný zo strany P. Z., kde aj z týchto následne aj vychádzal, kde poukázal na to, že vzhľadom na predloženú fotodokumentáciu a to po nahliadnutí do nej môže povedať, že pokiaľ sa jedná o to ako k dopravnej nehode došlo a to vzhľadom na polohu vozidiel po dopravnej nehode, na zanechané stopy jednak na vozovke a na motorovom vozidle, tak ako uviedol aj v odbornom vyjadrení, tak to čo tvrdí poškodený p. N., z technického hľadiska nie je prípustné.

Vzhľadom na to, že na mieste zrážky do miesta zrážky nezanechali motorové vozidla žiadne stopy, pri danom posudzovaní nehodového deja možno vychádzať iba z vysvetlení, ktoré podali účastníci samotnej nehody. Ohľadom priebehu nehodového deja a samotnej zrážky sú výpovede účastníkov nehody rozporné, tak preto aj P. Z. vypracoval 3 varianty najpravdepodobnejšieho priebehu nehodového deja. Za technicky neprijateľný považuje variant tretí, ktorý uviedol vo svojom znaleckom posudku P. Z.. Tento záver zaujal aj vzhľadom na to, čo vo svojich vyjadreniach prezentoval samotný poškodený, teda p. N. a vzhľadom aj na obsah jeho výpovede, ktorú vykonal v trestnom konaní a ktorá bola aj súčasťou predloženého spisu, z ktorého vychádzal pri vypracovaní svojho odborného vyjadrenia.

Nakoľko sa na mieste nehodového deja nenachádzajú stopy a k zrážke došlo v pravom jazdnom pruhu pri pravom okraji, tak vychádzal z toho, čo uviedol aj p. P. Z. vo svojom znaleckom posudku, kde vlastne k zrážke došlo naľavo od pravej vodiacej čiary, tak poukázal, že ak by k nehodovému deju malo dôjsť tak ako tvrdí poškodený, teda vodič motocykla, kde sám vo svojej výpovedi uviedol, že nestihol ani zareagovať na ten odbočovací manéver, tak dané by nebolo podľa jeho názoru z technického hľadiska prípustné. Vzhľadom aj vyjadrenia a na čiastočné výňatky zo zápisníc o výsluchu svedka, a to priamo A. N., kde on uvádzal priebeh svojej jazdy a miesto, kde sa pohyboval, v tomto prípade by k stretu vozidiel malo dôjsť v ľavej časti pravého jazdného pruhu a nie v pravej časti pravého jazdného pruhu tak ako bola táto nehoda zdokumentovaná. Bezprostredne pred zrážkou vozidiel už muselo byť vozidlo Ford v pravom jazdnom pruhu a vzhľadom na uhol a vzhľadom na deformačné stopy už toto vozidlo z pravého jazdného pruhu začalo vykonávať odbočovací manéver. Nemôže sa však vyjadriť k tomu, že či pred týmto úkonom mohlo jazdiť na inom úseku vozovky toto vozidlo v ľavom jazdnom pruhu.

Pri svojom odbornom vyjadrení vychádzal z toho, čo prezentoval aj samotný žalobca, teda vodič motocykla, kde tento vo svojej výpovedi uviedol, že sa pohyboval zhruba 2 - 3 metre za zadnou časťou motorového vozidla Ford v čase, keď ono jazdilo v ľavom jazdnom pruhu, bral v úvahu rýchlosť vozidla, a to 30 km zhruba a takisto bral v úvahu rýchlosť motocykla 50 km tak ako tvrdil samotný poškodený. Vodič motorového vozidla mal odbočovať vpravo, kde cesta a vjazd vpravo sú križované v priamom uhle, čiže bral preto v úvahu tú rýchlosť, pri ktorej by mohol vodič motorového vozidla ešte odbočiť bez toho, aby dostal šmyk, pretože na ceste sa žiadne stopy ohľadom šmyku nenachádzali a ani pohyb na hranici šmyku a z tohto potom vychádzal, kde keď bral potom ešte aj v úvahu 3 a pol metrový rázvor vozidla, zadný previs vozidla, tak dospel k záveru, že vodič motocykla sa približoval k vozidlu rýchlosťou 5,56 m za každý sekundu, a teda následne čas, kedy došlo ku stretu týchto vozidiel bol od 0,99 do 1,17 sekúnd, čo aj zodpovedá samotnej výpovedi poškodeného, ktorý vo svojej výpovedi uviedol, že ani nestihol reagovať na tento manéver vodiča motorového vozidla. V prípade, ak by vodič motorového vozidla jazdil tak ako uvádza poškodený, v ľavom jazdnom pruhu, tak k zrážke motorových vozidiel by muselo dôjsť v ľavej časti pravého jazdného pruhu, ale k stretu vozidiel došlo v pravej časti pravého jazdného pruhu, teda opakovane uviedol, že vodič motorového vozidla jazdil v pravom jazdnom pruhu.

V čase, keď on vypracoval odborné vyjadrenie bola vykonaná aj rekonštrukcia a vychádzal zo zápisnice zo samotnej rekonštrukcie, pričom po prečítaní odborného vyjadrenia P. E. mu nesesedeli určité veci ohľadom polohy motorových vozidiel a rozsahu poškodenia motorových vozidiel, kde následne vzhľadom aj na vykonanú rekonštrukciu a to čo vyšlo najavo dospel k takému záveru ako uviedol vo svojom odbornom vyjadrení, teda, že Ing. E. pri vypracovaní svojho odborného vyjadrenia vychádzal iba z postavenia motorových vozidiel tak ako boli na fotodokumentácii, nevychádzal z celkového rozsahu poškodenia týchto vozidiel a túto skutočnosť ani nezohľadnil a vzhľadom aj na výsledky rekonštrukcie a vyjadrenia, ktoré boli pri tejto rekonštrukcii, daný rozpor sa podarilo mu aj odstrániť a to tým, že samotný vodič motorového vozidla poukázal na to, že s týmto vozidlom bolo ešte pohnuté, a preto aj vzhľadom na uvedené aj na rozsah poškodenia aj takýto záver vo svojom odbornom vyjadrení prijal, že nemôže súhlasiť s odborným vyjadrením P. E., pretože tento nezohľadnil tieto skutočnosti. Už pri vypracovaní odborného vyjadrenia a po prezretí predchádzajúcej dokumentácie mal pochybnosti, tak ako už uviedol, o tom, že mu nesesedelo postavenie motorových vozidiel a samotné poškodenia týchto motorových vozidiel a práve po vykonanej rekonštrukcii alebo po objasnení týchto skutočností sa dopátral k tomu, že prečo to tak bolo, pretože s motorovým vozidlom bolo hýbané a vzhľadom aj k tomu, že zobral tieto skutočnosti v úvahu, tak v konečnom dôsledku vypracoval odborné vyjadrenie, kde zohľadnil všetky skutočnosti jednak postavenie motorových vozidiel, jednak poškodenie motorových vozidiel, odstránil rozpor, ktorý sa mu javil v prípade odborného vyjadrenia P. E., ktorý vychádzal iba z konečného postavenia motorových vozidiel, a preto aj odborné vyjadrenie podal v takom rozsahu ako ho podal.

V ďalšom uviedol, že pri odbočovacom manévri vodič motorového vozidla musí vykonať rad úkonov, teda musí dávať pozor na prechod pre chodcov pred motorovým vozidlom, napr. na bicykel, ktorý sa nachádza po jeho pravej strane alebo na cyklistu jazdiaceho pri motorovom vozidle, takisto musí aj sledovať premávku za sebou, pričom poukazuje na to, že sa jedná o rad úkonov, kde v tomto smere on nemôže jednoznačne poukázať, že ktorý úkon má prednosť alebo ktorý má byť urobený najprv, pričom poukázal na to, že vzhľadom na krátkosť času pri tomto manévri nemôže jednoznačne povedať, že nedá sa stále len pozerieť do spätného zrkadla za tým účelom, aby zistil vodič motorového vozidla, či za ním niekto jazdí, resp. vodič, ktorý za ním jazdí, či reaguje alebo nereaguje. Vzhľadom na rýchlosť jazdy samotného motocyklistu a na to, že sám uviedol, že nereagoval, tak podľa jeho názoru vlastne povinnosťou motocyklistu bolo včas reagovať na odbočovací manéver motorového vozidla pred ním. Vodič jazdiaci za motorovým vozidlom má takisto povinnosť venovať zvýšenú pozornosť premávke na ceste, a teda má takisto včas reagovať na situácie, ktoré sa pred ním vyskytnú.

26. Žalobca vo svojom záverečnom prednese uviedol, že by chcel, aby zaznela definícia dopravného kužeľa vo Vyhláske č. 9/2009, 3. časť, dopravné zariadenie čl. 16, iné dopravné zariadenia k značke č. Z1, čiže dopravný kužeľ. Dopravný kužeľ v tomto základe je definovaný ako č. 1 Z1 dopravné kužele umiestnené v rade za sebou majú zhodný význam ako značka č. V1 a to aj vtedy, ak sú umiestnené na značkách č. V2 a č. V2b a č. V2c alebo č. V3 môžu vymedzovať priestor, do ktorého je zakázané vchádzať. V1a je plná vodiaca čiara stredová. Čiže A. sa snažil prejsť v podstate v tom čase cez plnú čiaru a vtedy mu spôsobil zranenia. A. stále menil svoju výpoveď, a to v zásadných veciach, a to hlavne v tom, že najprv vypovedal, podával len vysvetlenie v deň nehody a vypovedal, že s vozidlom hneď po nehode zastavil a videl ma ako ležím vpravo od vozidla pri skútri, kde spadol pri múriku. Potom zmenil výpoveď a toto si myslí, že je dosť podstatné, že videl ma vpravo od vozidla, lebo keby vošiel s vozidlom do priestoru areálu nemohol by ma vidieť vpravo od vozidla pri skútri pri múriku, kde som spadol, musel by ma vidieť na ľavej strane pri vozidle. Čiže k tomuto a ešte menil výpoveď, že najprv podal vysvetlenie a vypovedal, že sa presvedčil o tom, či pozrel sa do spätných zrkadiel, či za ním nejdem a potom v trestnom pojednávaní vypovedal, že on nemusí sa pozrieť, pretože nemusí tam dávať prednosť, keď odbočuje mimo cestu a ibaže keby tam išiel cyklista, tak mu musí dať prednosť. Keby tam išiel cyklista nemusí sa presvedčiť o tom, či tam nejde, tak ako mu dá prednosť. Znalec E. vo svojom odbornom vyjadrení uvádza, miesto zrážky je zobrazené na obrázku č. 3 jeho odborného vyjadrenia, čiže v ľavej časti jeho pravého jazdného pruhu. Bola prevedená aj simulácia nehodového deja prostredníctvom technických prostriedkov a simuláciou bolo uvedené miesto zrážky potvrdené. Zo simulácie vyplýva, že motorové vozidlo jazdila v ľavom jazdnom pruhu a pri odbočovaní vpravo sa dostalo do jazdnej dráhy motocykla. Na jeho otázku, keď sa pýtal, ak by svedok E. vychádzal len z údajov konečnej polohy motocykla a tretej stopy na vozidle, či by mohol určiť miesto zrážky tam, kde ho určil, tak odpovedal áno aj z týchto údajov by mohol miesto zrážky určiť v ľavej časti pravého jazdného pruhu. Ďalej uviedol, že ak by motorové vozidlo išlo v ľavej časti pravého pruhu a odbočovalo vpravo, tak v takom prípade by došlo ku kolízii tak aj miesto zrážky by bolo inde a takisto aj poloha motorového vozidla a poloha motocykla po zrážke by bola iná. Ďalej uviedol, že na otázku právneho zástupcu žalovaného, ktorý sa pýtal, že vychádzal z odborného posúdenia P. K. a konkrétne za pozornosť chceli poukázať na hlbšiu deformáciu vonkajšieho plechu pravých dverí vozidla a s absenciou dlhších rýh laku, kde v ďalšom znalec uviedol, že toto poškodenie bolo najpravdepodobnejšie spôsobené telom žalobcu. Nato svedok uviedol, že toto poškodenie vozidla muselo by byť spôsobené ľavou nohou žalobcu, takéto zranenie nemal.

27. Podľa § 427 ods. 1 zákona č. 40/1964 Zb. Občianskeho zákonníka (ďalej len „Občiansky zákonník“), fyzické a právnické osoby vykonávajúce dopravu zodpovedajú za škodu vyvolanú osobitnou povahou tejto prevádzky.

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

Podľa § 429 Občianskeho zákonníka, prevádzateľ zodpovedá ako za škodu spôsobenú na zdraví a veciach, tak za škodu spôsobenú odcudzením alebo stratou vecí, ak stratila fyzická osoba pri poškodení možnosť ich opatrovať.

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.

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 § 442 ods. 1 Občianskeho zákonníka, uhrádza sa skutočná škoda a to, čo poškodenému ušlo (ušlý zisk).

Podľa § 442 ods. 3 Občianskeho zákonníka, škoda sa uhrádza v peniazoch; ak však o to poškodený požiada a ak je to možné a účelné, uhrádza sa škoda uvedením do predošlého stavu.

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

Podľa § 563 Občianskeho zákonníka, ak čas splnenia nie je dohodnutý, ustanovený právnym predpisom alebo určený v rozhodnutí, je dlžník povinný splniť dlh prvého dňa po tom, čo ho o plnenie veriteľ požiadal.

28. Podľa § 2 ods. 1 zákona č. 437/2004 Z.z. o náhrade za bolesť a o náhrade za sťaženie spoločenského uplatnenia a o zmene a doplnení zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 273/1994 Z. z. o zdravotnom poistení, financovaní zdravotného poistenia, o zriadení Všeobecnej zdravotnej poisťovne a o zriaďovaní rezortných, odvetvových, podnikových a občianskych zdravotných poisťovní v znení neskorších predpisov (ďalej len „Zákon“), bolesť je ujma spôsobená poškodením na zdraví, jeho liečením alebo odstraňovaním jeho následkov.

Podľa § 2 ods. 2 Zákona, sťaženie spoločenského uplatnenia je stav v súvislosti s poškodením na zdraví, ktoré má preukázateľne nepriaznivé následky pre životné úkony poškodeného, na uspokojovanie jeho životných a spoločenských potrieb alebo na plnenie jeho spoločenských úloh (ďalej len „následok“).

Podľa § 3 ods. 1 Zákona, náhrada za bolesť sa poskytuje jednorazovo; musí byť primeraná zistenému poškodeniu na zdraví, priebehu liečenia alebo odstraňovaniu jeho následkov.

Podľa § 3 ods. 2 Zákona, náhrada za bolesť sa poskytuje na základe lekárskeho posudku (§7 a 8). Sadzby bodového hodnotenia za bolesť sú ustanovené v prílohe č. 1 v I. a III. časti.

Podľa § 4 ods. 1 Zákona, náhrada za sťaženie spoločenského uplatnenia sa poskytuje jednorazovo; musí byť primeraná povahe následkov a ich predpokladanému vývoju, a to v rozsahu, v akom sú obmedzené možnosti poškodeného uplatniť sa v živote a v spoločnosti.

Podľa § 4 ods. 2 Zákona, náhrada za sťaženie spoločenského uplatnenia sa poskytuje na základe lekárskeho posudku (§7 a 8). Sadzby bodového hodnotenia za sťaženie spoločenského uplatnenia sú ustanovené v prílohe č. 1 v II. a IV. časti.

Podľa § 5 ods. 1 Zákona, pri určení výšky náhrady za bolesť a výšky náhrady za sťaženie spoločenského uplatnenia sa vychádza z celkového počtu bodov, ktorým sa bolesť alebo sťaženie spoločenského uplatnenia ohodnotilo v lekárskom posudku (§ 7 a 8).

Podľa § 5 ods. 2 Zákona, výška náhrady za bolesť a výška náhrady za sťaženie spoločenského uplatnenia sa určuje sumou 2 % z priemernej mesačnej mzdy zamestnanca v hospodárstve Slovenskej republiky zistenej Štatistickým úradom Slovenskej republiky za kalendárny rok predchádzajúci roku, v ktorom vznikol nárok na náhradu podľa odseku 1, za jeden bod a výsledná suma sa zaokrúhli na najbližšie celé euro smerom nahor.

29. Podľa opatrenia Ministerstva zdravotníctva SR z 13. mája 2015 č. K o ustanovení výšky náhrady za bolesť a výšky náhrady za sťaženie spoločenského uplatnenia na rok 2015, výška náhrady za bolesť a výška náhrady za sťaženie spoločenského uplatnenia na rok 2015 za jeden bod je 17,16 eura.

30. Podľa § 3 ods. 1 zákona č. 381/2001 Z.z. o povinnom zmluvnom poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „Zákon“), povinnosť uzavrieť poisťnú zmluvu má pri tuzemskom motorovom vozidle ten, kto je ako držiteľ motorového vozidla zapísaný v dokladoch vozidla alebo ten, kto je v dokladoch vozidla zapísaný ako osoba, na ktorú sa držba motorového vozidla previedla, v ostatných prípadoch ten, kto je vlastníkom motorového vozidla alebo jeho prevádzkovateľom. Ak na motorové vozidlo je uzatvorená nájomná zmluva s právom kúpy prenajatej veci, povinnosť uzavrieť poisťnú zmluvu má nájomca. Podľa § 4 ods. 1 Zákona, poistenie zodpovednosti sa vzťahuje na každého, kto zodpovedá za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla uvedeného v poisťnej zmluve.

Podľa § 4 ods. 2 Zákona, poistený má z poistenia zodpovednosti právo, aby poisťovateľ za neho nahradil poškodenému uplatnené a preukázané nároky na náhradu

- a) škody na zdraví a nákladov pri usmrtení, ako aj škody vzniknutej úhradou nákladov zdravotnej starostlivosti, dávok nemocenského poistenia a dávok dôchodkového poistenia,
- b) škody vzniknutej poškodením, zničením, odcudzením alebo stratou veci,
- c) účelne vynaložených nákladov spojených s právnym zastúpením pri uplatňovaní nárokov podľa písmen a), b) a d),
- d) ušlého zisku.

Podľa § 4 ods. 4 Zákona, poistený má právo, aby poisťovateľ za neho poskytol poškodenému poistné plnenie v rozsahu podľa odseku 2, ak ku škodovej udalosti, pri ktorej táto škoda vznikla a za ktorú poistený zodpovedá, došlo v čase trvania poistenia zodpovednosti, ak tento zákon neustanovuje inak.

Podľa § 15 ods. 1 Zákona, náhradu škody uhrádza poisťovateľ poškodenému. Poškodený je oprávnený uplatniť svoj nárok na náhradu škody priamo proti poisťovateľovi a je povinný tento nárok preukázať.

31. V danej právnej veci súd mal za nesporné a preukázané, že dňa 05.06.2015 došlo k dopravnej nehode, účastníkom ktorej bol p. Z. A. ako vodič motorového vozidla Ford Focus a žalobca ako vodič motocykla Honda. Následne voči vodičovi motorového vozidla bolo vedené trestné konanie v ktorom rozsudkom tunajšieho súdu vo veci sp. zn. 1T/99/2016 bol vodič motorového vozidla spod obžaloby oslobodený, súd na základe vykonaného dokazovania dospel k záveru, že k nehode a zraneniu žalobcu, teda poškodeného došlo, avšak nie v dôsledku porušenia povinnosti zo strany vodiča p. A..

V trestnom konaní si žalobca uplatnil aj nárok na náhradu škody a po právoplatnom skončení trestného konania vo veci nároku na náhrady škody bola v danej právnej veci podaná aj žaloba.

32. V priebehu trestného konania boli zo strany znalcov podané aj odborné vyjadrenia a bol podaný aj znalecký posudok. Vzhľadom na rozdielne vyjadrenia účastníkov dopravnej nehody a zanechané stopy na mieste zrážky, jednotliví znalci sa vyjadrovali k pravdepodobnosti nehodového deja vzhľadom na poznatky získané z trestného spisu a dokazovania vykonaného v trestnom konaní.

P. E. odborné vyjadrenie podal v čase, keď v trestnom konaní nebola vykonaná rekonštrukcia priebehu dopravnej nehody a vo veci neboli účastníci nehody vypočutí. Vychádzal z relácie o dopravnej nehode, prvotných vyjadrení účastníkov dopravnej nehody a fotodokumentácie z miesta nehody. Vo svojom odbornom vyjadrení vychádzal z toho, že vodič motocykla jazdil rýchlosťou cca 65 km/hod., z postavenia motorového vozidla a motocykla tak ako ich postavenie bolo zdokumentované vo fotodokumentácii z času spísania relácie o dopravnej nehode. Dospel k záveru, že vodič motorového vozidla jazdiaci v ľavom jazdnom pruhu nesprávnou technikou jazdy, t.j. odbočovacím manévrom vpravo, zapríčinil uvedenú dopravnú nehodu. V ďalšom znalec uviedol, že vodič motorového vozidla Ford Focus mohol zabrániť dopravnej nehode, ak by dodržal ustanovenia Zákona o cestnej premávke a nezačal by predchádzanie z jedného jazdného pruhu do druhého v čase, keď sa v druhom jazdnom pruhu pohybujú iné vozidlá. Súd poukazuje na rozpor s vyjadreniami účastníkov nehody a údajmi s ktorými pracoval a to, že vodič motocykla v prednehodovom deji mal jazdiť iba povolenou rýchlosťou a to 50 km/hod., pričom znalec dospel k záveru, že musel jazdiť rýchlosťou až 65 km/hod.

Následne však v trestnom konaní boli vykonané výsluchy účastníkov dopravnej nehody a jej samotná rekonštrukcia, pričom bolo zistené, že poloha motorového vozidla a motocykla, tak ako bola prvotne zdokumentovaná, v čase kolízie dopravných prostriedkov bola iná a to vzhľadom na skutočnosť, že

vodič motorového vozidla po zrážke s motorovým vozidlom vykonal ďalší pohyb a až po rekonštrukcii dopravnej nehody bolo ustálené miesto zrážky.

Z uvedených poznatkov následne vo svojom znaleckom posudku vychádzal znalec P. Z. a v odbornom vyjadrení P. K.. Obaja znalci vychádzali takisto z vyjadrení účastníkov dopravnej nehody a tiež zohľadnili rýchlosť motocykla v prednehodovom deji 50 km/hod., tak ako aj uvádzal poškodený, teda žalobca. Obaja znalci dospeli k záveru, že v prednehodovom deji vodič motorového vozidla jazdil v pravom jazdnom pruhu, jedná sa o najpravdepodobnejší variant. P. Z. v posudku uviedol, že technickou príčinou dopravnej nehody bola nesprávna technika jazdy vodiča motocykla Honda, teda žalobcu. P. K. uviedol, že výpoveď vodiča motocykla (žalobcu), je vzhľadom na to, čo v priebehu konania uviedol, technický neprijateľná.

33. Z výsledkov vykonaného dokazovania v trestnom a tomto konaní tiež vyplýva, že vodič motorového vozidla pred odbočovacím manévrom vpravo spomalil, zapol ukazovateľ zmeny smeru jazdy vpravo, presvedčil sa o stave cestnej premávky v spätnom zrkadle a až následne tento odbočovací manéver vykonal. Samotný žalobca potvrdil, že spozoroval brzdiace svetlá a tiež zapnutie smerovky vpravo na motorovom vozidle.

34. Pokiaľ sa jedná o rozpor v tom, v ktorom jazdnom pruhu pred odbočovacím manévrom jazdil vodič motorového vozidla, súd dospel k záveru, že jazdil v pravom jazdnom pruhu. Daná skutočnosť vyplýva aj z relácie o dopravnej nehode, z výsluchu vodiča motorového vozidla a tiež zo záverov znaleckého dokazovania P. Z. a P. K.. Opak a to, že vodič motorového vozidla jazdil v ľavom jazdnom pruhu, tvrdil žalobca a tiež P. E. vo svojom odbornom vyjadrení, pričom súd poukazuje, že znalec v čase vypracovania odborného vyjadrenia nemal k dispozícii všetky poznatky, ktoré následne boli zistené pri ďalšom vykonávaní dokazovania v trestnom konaní.

35. Žalovaný s podanou žalobou nesúhlasil a jeho obrana v konaní bola založená na skutkových tvrdeniach o tom, že dopravnú nehodu zapríčinil samotný žalobca nesprávnou technikou jeho jazdy, na strane vodiča motorového vozidla absentuje zavinenie, teda na jeho strane v zmysle zákona o povinnom zmluvnom poistení motorových vozidiel nevznikla povinnosť škodu zaplatiť. Vzhľadom na uvedené namietal aj nedostatok pasívnej vecnej legitimácie v tomto konaní.

36. Medzi prípady osobitnej zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkovou činnosťou patrí - mimo prípadov uvedených v § 420a a § 432 OZ - zodpovednosť za škodu spôsobenú prevádzkou dopravných prostriedkov. Túto zodpovednosť konštruje zákon vo forme objektívnej zodpovednosti. Občiansky zákonník vychádza z osobitnej povahy prevádzky dopravných prostriedkov, ktoré sú zdrojom zvýšeného nebezpečenstva vzniku škody na zdraví a na veciach, a zároveň poškodeným umožňuje účinnú a rýchlu náhradu škody.

37. Na zodpovednosť za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla sa vzťahuje povinné zmluvné poistenie zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla, ktoré je upravené v zákone č. 381/2001 Z.z. Povinnosť uzavrieť poistnú zmluvu má pri tuzemskom motorovom vozidle ten, kto je ako držiteľ motorového vozidla zapísaný v dokladoch vozidla, alebo ten, kto je v dokladoch vozidla zapísaný ako osoba, na ktorú sa držba motorového vozidla previedla, v ostatných prípadoch zase ten, kto je vlastníkom motorového vozidla alebo jeho prevádzateľom.

Poškodený si môže právo na náhradu škody uplatniť buď u osoby, ktorá zodpovedá za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla (prevádzateľ a vodič), alebo priamo u poisťovateľa škodcu alebo u škodcu a jeho poisťovateľa súčasne. Poškodený si môže uplatniť právo na náhradu škody priamo u poisťovateľa škodcu, pričom má dôkaznú povinnosť o tom, že za škodu zodpovedá škodca, ktorý je poistený u žalovaného poisťovateľa (právny základ pre plnenie poisťovateľa), a musí poisťovateľovi preukázať výšku škody.

38. Súd je toho názoru, že v danej právnej veci je daná pasívna vecná legitimáciu žalovaného ako poisťovateľa motorového vozidla, ktoré bolo účastné na dopravnej nehode dňa 05.06.2015 a pri ktorej žalobcovi vznikla škoda.

39. Zodpovednosť za škodu spôsobenú prevádzkou dopravného prostriedku je teda zodpovednosťou objektívnou, ktorá vzniká bez ohľadu na zavinenie. Občiansky zákonník tým poskytuje zvýšenú ochranu poškodenému a reflektuje skutočnosť, že dopravné prostriedky predstavujú viac či menej zložité technické zariadenia, s čím sú spojené zvýšené nároky na ich ovládanie, pohybujú sa spravidla väčšou rýchlosťou a vykazujú preto zvýšené riziko vzniku škôd pre prepravované osoby či pre okolie. Zbaviť sa povinnosti nahradiť škodu je možné len v prípadoch ustanovených v zákone. Jedným z týchto dôvodov je aplikácia ustanovenia § 428 OZ a druhá možnosť tkvie v aplikácii ustanovenia § 441 OZ.

40. Podľa § 428 Občianskeho zákonníka sa prevádzateľ nemôže zbaviť svojej zodpovednosti, ak bola škoda spôsobená okolnosťami, ktoré majú pôvod v prevádzke. Inak sa zodpovednosti zbaví len vtedy, ak preukáže, že sa škode nedalo zabrániť ani pri vynaložení všetkého úsilia, ktoré možno požadovať. Inak povedané, prevádzateľ sa môže zbaviť svojej zodpovednosti v prípade, ak preukáže, že sa škode nemohlo zabrániť ani pri vynaložení všetkého úsilia, ktoré možno od neho požadovať; to však neplatí, ak škoda bola spôsobená okolnosťami, ktoré majú pôvod v prevádzke.

V ustanovení § 428 OZ je upravená možnosť zbavenia sa objektívnej zodpovednosti za vzniknutú škodu (tzv. možnosť špeciálnej liberácie). Treba tu rozlišovať, či škoda bola spôsobená okolnosťami, ktoré majú pôvod v prevádzke (tzv. vnútorné okolnosti), napr. zlyhanie bŕzd, motora, vada materiálu a pod., alebo inými okolnosťami (vonkajšími), ktoré s prevádzkou dopravných prostriedkov nesúvisia, napr. konanie tretej osoby, prírodné sily a pod. V prípade ak ide o okolnosti majúce pôvod v prevádzke, zákon nepripúšťa možnosť špeciálnej liberácie, avšak pri tzv. iných vonkajších okolnostiach ju nevyklúča, ale iba za predpokladu, že škode sa nemohlo zabrániť ani pri vynaložení všetkého úsilia, ktoré možno požadovať. Pod takýmto „kvalifikovaným“ úsilím vynaloženým na zabránenie vzniku škody treba rozumieť všetku objektívne možnú starostlivosť, ktorú možno s ohľadom na rozvoj vedy, techniky a hospodárstva v konkrétnom prípade požadovať od prevádzateľa dopravného prostriedku. Škoda, ktorú nemožno odvrátiť, môže mať svoj pôvod buď v prírodnej udalosti (blesk, povodeň, zemetrasenie a pod.), alebo v ľudskom správaní, či v správaní zvieratá. Škodu nemôže za daných pomerov odvrátiť nielen určitý prevádzateľ, ale ani žiadny iný na jeho mieste.

41. Druhým liberačným dôvodom je zavinenie poškodeného. Poškodeným je ten, kto bol priamo zasiahnutý prevádzkou dopravného prostriedku. Opätovne aj v danom prípade pôjde o skúmanie vzťahu kauzality ako vzťahu sledu a súvislosti (kauzálneho nexu), ako podstatného prvku zodpovednostného vzťahu. Čiže ide o skúmanie väzby javov (objektívnych súvislostí), v rámci ktorého jeden jav (príčina) vyvoláva druhý jav (následok).

Pri úvahe o spoluzodpovednosti poškodeného za škodu, ako liberačného dôvodu zo zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou dopravného prostriedku, prichádzajú do úvahy dve alternatívy, a to výlučná zodpovednosť poškodeného alebo jeho spoluzodpovednosť. V prípade, ak škoda bola spôsobená výlučne poškodeným, prevádzkovateľ za ňu nezodpovedá. Ak však k vzniku škody došlo aj v dôsledku okolnosti majúcej svoj pôvod v prevádzke, je daná zodpovednosť prevádzkovateľa a do úvahy prichádza len proporcionálne zníženie náhrady škody podľa ustanovenia § 441 Občianskeho zákonníka. Uvedené ustanovenie teda zohľadňuje posúdenie príčinnej súvislosti medzi konaním poškodeného a škodou. Pre záver o tom, do akej miery sa konanie samého poškodeného pri dopravnej nehode podieľalo na vzniku škody, sa nevychádza len z porovnania všeobecného rozsahu povinností ukladaných pravidlami cestnej premávky jednotlivým účastníkom, ani z porovnania počtu porušených povinností na strane škodcu a na strane poškodeného v konkrétnej situácii. Rozhodujúce je, do akej miery sa na škodlivom výsledku podieľali jednotlivé príčiny na oboch stranách, a z hľadiska porušenia právnej povinnosti škodcom a poškodeným je podstatné najmä to, o aké významné povinnosti išlo, aké závažné bolo ich porušenie a aký vplyv malo konanie poškodeného na vznik škody.

Aj pri zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou dopravných prostriedkov sa uplatní ustanovenie § 441 OZ podľa ktorého, ak bola škoda spôsobená aj zavinením poškodeného, znáša škodu pomerne, a ak bola škoda spôsobená výlučne jeho zavinením, znáša ju sám. Ak teda vyjde v spore o uspokojenie postihového nároku Kancelárie najavo pochybnosť o tom, či škoda, na náhradu ktorej poskytla Kancelária poškodenému plnenie, nebola spôsobená taktiež zavinením poškodeného, nielenže si súd, ak má rozhodnúť vo veci, môže, ale musí vyriešiť túto otázku, ktorá je pre jeho rozhodnutie predbežnou (prejudiciálnou) otázkou, ibaže by o takej otázke už bolo vydané rozhodnutie príslušným orgánom. Bez riešenia tejto otázky totiž nemôže posúdiť existenciu a rozsah zodpovednosti za škodu osoby bez

poistenia, a teda ani vznik a výšku postihového nároku (Ro NS ČR z 30. 1. 2013, sp. zn. 32 Cdo 331/2011).

42. U vodiča motorového vozidla chýba zavinenie v situácii, keď sám dodržiava pravidlá cestnej premávky, ale vzhľadom na okolnosti objektívne nie je v stave napraviť pochybenie iného účastníka cestnej premávky a napriek včasným opatreniam z jeho strany predísť, resp. zabrániť dopravnej nehode (Ro NS SR, sp. zn. 3Tz/11/2001).

43. 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, ktorý upravuje vyporiadanie škody vzniknutej samotným prevádzateľom následkom stretu medzi nimi, a nie podľa § 427 Občianskeho zákonníka, ktorý možno aplikovať na nároky tretích osôb proti prevádzateľovi na náhradu škody ním spôsobenú prevádzkou dopravného prostriedku, teda nároky poškodených, ktorým bola osobitnou povahou prevádzky dopravných prostriedkov spôsobená škoda. I keď v oboch prípadoch ide o objektívnu zodpovednosť a ustanovenie § 431 Občianskeho zákonníka na právnu úpravu podľa ustanovení § 427 a § 428 Občianskeho zákonníka nadväzuje, je rozhodujúca účasť, ktorú mali prevádzatelia na spôsobení vzniknutej škody, pričom objektívnu mieru účasti na vzniknutej škode vyjadruje aj prípadné zavinené konanie alebo opomenutie niektorého prevádzateľa (niektorých prevádzateľov), pokiaľ nimi bola založená príčinná súvislosť vedúca k vzniku škody. Okruh okolností významných pre posúdenie účasti na vzniku škody pri strete prevádzok dopravných prostriedkov je širšia ako len posúdenie podielu zavineného protiprávneho konania vodičov dopravných prostriedkov. Okolnosť, že došlo k stretu prevádzka však sama osebe neznamena, že každý z prevádzateľov zúčastnených stretu zodpovedá za škodu. Nie je pritom vylúčené a neodporuje to ani pojmu objektívnej zodpovednosti za škodu, aby výsledkom porovnania účasti jednotlivých prevádzateľov na stret prevádzok bol záver, že účasť niektorého z prevádzateľov je tak minimálna (nepatrná), že nezakladá jeho zodpovednosť za škodu. - uznesenie NS SR sp. zn. 3Cdo/550/2015 zo dňa 08.12.2016.

44. Aj pri strete prevádzok motorových vozidiel teda ide o objektívnu zodpovednosť, t. j. zodpovednosť vzniká bez ohľadu na zavinenie. Pri strete prevádzok dvoch alebo viacerých prevádzateľov, ak ide o vyporiadanie medzi týmito prevádzateľmi, zodpovedajú podľa účasti na spôsobení vzniknutej škody (§ 431 OZ). Z povahy prevádzky dopravných prostriedkov vyplýva požiadavka, aby prevádzateľ aj v týchto prípadoch zodpovedal za škodu, ktorú nezavinil. Ustanovenie § 431 OZ, ktoré nadväzuje na právnu úpravu zodpovednosti podľa ustanovení § 427 a 429 OZ, umožňuje posudzovať zodpovednosť za škodu spôsobenú stretom dvoch alebo viacerých prevádzok a škodu samu ako celok, pričom každý z prevádzateľov nesie zodpovednosť za časť celkovej škody úmerne k svojej účasti, ktorú mal na spôsobení škody. Miera účasti na škode vyjadruje aj prípadné zavinené konanie alebo opomenutie jednotlivých prevádzateľov, ak toto konanie či opomenutie bolo v príčinnej súvislosti so vznikom škody.

Ustanovenie § 431 OZ umožňuje posudzovať zodpovednosť za škodu spôsobenú stretom dvoch alebo viacerých prevádzok a samotnú škodu ako celok, pričom každý z prevádzateľov znáša zodpovednosť za časť celkovej škody úmerne k svojej účasti, ktorú mal na spôsobení škody. Miera účasti na škode vyjadruje aj prípadné zavinené konanie alebo opomenutie jednotlivých prevádzateľov, ak toto konanie či opomenutie bolo v príčinnej súvislosti so vznikom škody (R 3/1984, s. 26 ods. 1).

45. Podľa zisteného skutkového stavu v danej právnej veci vodič motorového vozidla pred odbočovaním z pravého jazdeného pruhu dal znamenie o zmene smeru jazdy vpravo, spomalil zodpovedajúcim spôsobom rýchlosť jazdy. Vzhľadom na spôsob jazdy motocyklista mohol včas zaznamenať odbočovací manéver. V konaní nebolo preukázané žiadne porušenie povinnosti vodiča motorového vozidla v súvislosti s bezpečnosťou cestnej premávky. Naopak žalobca na všetky znaky chystaného odbočovania nereagoval a odbočujúce vozidlo predbiehal z pravej strany v pravom jazdnom pruhu. Bol to teda on, kto spôsobom svojej jazdy vyvolal stret vozidiel. Spôsob jazdy vodiča motorového vozidla predtým, než začal odbočovať, nepredstavoval ohrozenie za ním idúceho motocykla, spomalením a ani vybočovacím manévrom nebola situácia žalobcu nepriaznivo ovplyvnená a včasnou reakciou mohol stretu dopravných prostriedkov zabrániť. V tomto smere súd poukazuje na aj rozhodnutie NS ČR zo dňa 28.03.2012, sp. zn. 25 Cdo 1710/2010.

46. Poukazujúc na uvedené preto možno konštatovať výlučné zavinenie poškodeného, teda žalobcu, ktoré vedie k úplnému zbaveniu sa zodpovednosti za škodu vodiča motorového vozidla ako prevádzkovateľa vozidla. Je na mieste tiež poukázať, že občianskoprávna zodpovednosť za škodu sa vzťahovala aj na poškodeného, ktorý si neplnil svoju právnu povinnosť a ako účastník cestnej premávky sa dopustil protiprávneho úkonu, keď porušil pravidlá cestnej premávky tým, že nedostatočne venoval pozornosť premávke na ceste a nereagoval na úkony vykonané vodičom pre ním jazdiaceho motorového vozidla za účelom zmeny smeru jazdy a odbočenia vpravo.

V preskúmvanej veci je súd toho názoru, že u vodiča motorového vozidla sú naplnené liberačné dôvody v zmysle ust. § 428 OZ, keď je toho názoru, že škoda bola síce spôsobená okolnosťami, ktoré majú svoj pôvod v prevádzke, avšak napriek tomu prevádzateľ nemohol škodu zabrániť ani pri vynaložení všetkého úsilia, ktoré možno od neho ako prevádzateľa požadovať a taktiež sa vodič motorového vozidla z tejto zodpovednosti liberuje v zmysle ust. § 441 OZ, nakoľko z vykonaného dokazovania (najme znaleckých vyjadrení, odporných posudkov a výsluchov znalcov) vyplýva, že hlavným vinníkom dopravnej nehody je práve poškodený, ktorý dopravnú nehodu zapríčinil nesprávnou technikou jazdy.

47. Súd v tomto prípade nesúhlasí s tvrdením žalobcu, že vodič motorového vozidla nedostatočne zisťoval stav cestnej premávky v prednehodovom deji tým, že sa nepresvedčil v spätnom zrkadle o stave za jeho motorovým vozidlo, nakoľko aj v trestnom konaní a aj v tom to konaní vodič motorového vozidla uviedol, že situáciu kontroval. Súd poukazuje, že od účastníka cestnej premávky nemožno spravodlivo požadovať, aby bez ďalšieho predpokladal možné porušenia pravidiel tejto premávky inými účastníkmi a aby tomu prispôsobil svoje konanie a ak nie z okolností, ktoré môže účastník cestnej premávky bežne vnímať či predvídať, že iný účastník tej istej premávky porušil svoje povinnosti, je oprávnený očakávať od ďalších účastníkov premávky dodržiavanie stanovených pravidiel.

Hranicu okolností, ktoré môže alebo nemôže vodič predvídať, nemožno vymedziť v hypotetickej rovine, pretože potom by musel predvídať prakticky čokoľvek, ale je potrebné vždy vychádzať z existujúcich objektívnych okolností vyplývajúcich z určitej dopravnej situácie charakterizovanej celým radom faktorov (miesto, povaha komunikácie, chovanie iných účastníkov cestnej premávky, poveternostné podmienky, viditeľnosť, dosvit svetiel vozidla a pod.) . Tieto okolnosti vodič vníma svojimi zmyslami a môže ich hodnotiť podľa svojich vodičských schopností a ďalších subjektívnych daností. Z hľadiska nedbanlivostného zavinenia (§5 písm. a/, b/ Tr. zák.) to znamená, že okrem miery povinnej opatrnosti vyplývajúcej z ustanovení pravidiel cestnej premávky, existuje aj subjektívne vymedzenie, spočívajúce v miere opatrnosti, ktorú je vodič schopný v konkrétnom prípade vynaložiť. Pritom o zavinenie z nedbanlivosti môže ísť len vtedy, pokiaľ povinnosť a možnosť predvídať porušenie alebo ohrozenie záujmu chráneného trestným zákonom sú dané súčasne (R 6/1988) .

Dodržiavať pravidlá cestnej premávky je povinnosť, ktorá platí pre všetkých účastníkov cestnej premávky rovnako a je preto potrebné odmietnuť úvahu, že porušenie povinnosti danej zákonom je postavené nad právo správať sa tak, ako zákon účastníkom cestnej premávky umožňuje. Nie je daný žiaden zákonný dôvod modifikovať prax súdov a ich akceptáciu zásady tzv. obmedzenej dôvery v doprave, že vodič motorového vozidla sa môže spoliehať na dodržiavanie dopravných predpisov dopravnými účastníkmi prevádzky na pozemných komunikáciách, pokiaľ nevyplýva z konkrétnej situácie opak.

48. Vzhľadom na vyššie uvedené skutočnosti a vykonané dokazovanie súd preto žalobu ako nedôvodnú v celom rozsahu zamietol.

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

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

V danom prípade súd žalobu v celom rozsahu vyhovel a preto žalovanému priznal náhradu trov konania v plnom rozsahu. O výške trov konania súd rozhodne samostatným uznesením po právoplatnosti tohto rozsudku.

Poučenie:

Proti tomuto rozhodnutiu je možné podať odvolanie v lehote 15 dní odo dňa jeho doručenia prostredníctvom tunajšieho súdu na Krajský súd v Prešove.

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

Rozsah, v akom sa rozhodnutie napáda a dôvody odvolania môže odvolateľ rozšíriť len do uplynutia lehoty na odvolanie.

Odvolanie možno odôvodniť len tým, že

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

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

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

Prostriedky procesného útoku alebo prostriedky procesnej obrany, ktoré neboli uplatnené v konaní pred súdom prvej inštancie, možno v odvolaní použiť len vtedy, ak

- a) sa týkajú procesných podmienok,
- b) sa týkajú vylúčenia sudcu alebo nesprávneho obsadenia súdu,
- c) má byť nimi preukázané, že v konaní došlo k vadám, ktoré mohli mať za následok nesprávne rozhodnutie vo veci alebo
- d) ich odvolateľ bez svojej viny nemohol uplatniť v konaní pred súdom prvej inštancie.