

Súd: Okresný súd Košice I
Spisová značka: 41C/15/2015
Identifikačné číslo súdneho spisu: 7115200594
Dátum vydania rozhodnutia: 07. 07. 2020
Meno a priezvisko sudcu, VSÚ: JUDr. Zuzana Kudlovská
ECLI: ECLI:SK:OSKE1:2020:7115200594.17

ROZSUDOK V MENE SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Okresný súd Košice I sudkyňou Zuzanou Kudlovskou v sporovej veci žalobcu: U. L., A.. XX.X.XXXX, trvale bytom v Košiciach, Krosnianska 694/17, právne zastúpený AZARIOVÁ & RUŽBAŠÁN Law Firm s.r.o. so sídlom v Košiciach, Kmeťova 26, IČO: 47 237 406, proti žalovanému: Slovenská kancelária poisťovateľov, so sídlom v Bratislave, Trnavská cesta 82, IČO: 36 062 235, v konaní o zaplatenie 2.113,- € s prísl. t a k t o:

rozhodol:

I. Žalovaný je povinný zaplatiť žalobcovi istinu vo výške 2.113,- € s úrokom z omeškania vo výške 5,25% ročne zo sumy 8.453,- € od 3.3.2014 do 4.5.2015, a úrok z omeškania vo výške 5,25% ročne zo sumy 2.113,- € od 5.5.2015 do zaplatenia, a to do 3 dní od právoplatnosti tohto rozsudku.

II. Žalovaný je povinný nahradiť žalobcovi trovy konania v rozsahu 100%, vo výške vyčíslenej v samostatnom uznesení po nadobudnutí právoplatnosti tohto rozsudku.

odôvodnenie:

1. Žalobca sa žalobou doručenou tunajšiemu súdu dňa 13.1.2015 domáhal, aby súd zaviazal žalovaného a pôvodne aj žalovaného označeného ako žalovaný 1/ T. U., nar. XX.XX.XXXX, aby mu spoločne a nerozdielne uhradili istinu vo výške 8.453,- € s úrokom z omeškania vo výške 5,25% ročne zo sumy 8.453,- € od 3.3.2014 do zaplatenia a tiež, aby mu spoločne a nerozdielne nahradili trovy konania. Žalobu odôvodnil tým, že si tento nárok uplatnil ako náhradu škody na zdraví voči pôvodne žalovanému 1/ T. U., ktorá vznikla v dôsledku udalosti, za ktorú nesie zodpovednosť práve T. U.. Žalobca si touto žalobou uplatnil zároveň nárok na náhradné poistné plnenie z poistného garančného fondu voči žalovanému, pôvodne označenému ako žalovaný 2/ a to Slovenskej kancelárii poisťovateľov, v zmysle zák. č. 381/2001 Z. z., pretože žalobca si voči nemu tento nárok uplatnil pred podaním žaloby, avšak do podania žaloby nebol uspokojený. Z dôvodu, že oba nároky žalobcu vznikli v dôsledku tých istých skutkových okolností a z dôvodu, že uspokojením jedného z nárokov žalobcu, ktorýmkoľvek zo žalovaných, nárok žalobcu voči druhému žalovanému zanikne, žalobca, teda žiadal, aby súd zaviazal žalovaných v žalobe na zaplatenie požadovaného nároku spoločne a nerozdielne. Dňa 22.7.2013 bola spôsobená dopravná nehoda v Košiciach na cestnom úseku od Mestskej časti Barca do obce Valaliky, keď vodič osobného motorového vozidla zn. Q. L. EVČ: W. XXXA T. U., nar. XX.XX.XXXX, pri prejazde pravotočivej zákruty dostal šmyk s vozidlom a vyšiel mimo vozovku do príľahlého poľa, kde sa vozidlo prevrátilo. Jedným zo spolujazdcov pri uvedenej dopravnej nehode bol aj žalobca, ktorý utrpel pri tejto dopravnej nehode ťažkú ujmu na zdraví. Motorové vozidlo, ktoré vodič viedol bolo cudzozemským vozidlom s rakúskou poznávacou značkou, a vodič sa dokladom preukazujúcim uzavreté povinné zmluvné poistenie na Slovensku nepreukázal. Rozsudkom vydaným Okresným súdom Košice II sp. zn. 3T/159/2013 zo dňa 6.3.2014 bol T. U. označený za zodpovedného za spôsobenie dopravnej nehode, a bol uznaný vinným z prečinu ublíženia na zdraví. Nakoľko u žalobcu, ako poškodeného v súvislosti s utrpenými zraneniami

spôsobenými touto nehodovou udalosťou došlo k ujme spôsobenej poškodením na zdraví, jeho liečením, ale aj odstraňovaním jeho následkov, vznikol poškodenému nárok na náhradu za bolesť v zmysle zák. č. 437/2004 Z. z.. V zmysle znaleckého posudku vypracovaného v trestnom konaní bola náhrada škody spôsobená na zdraví spočívajúca v náhrade za bolesť vyčíslená u žalobcu na sumu 8.453,- € s bodovým ohodnotením stanoveným na 525 bodov.

2. Žalobca k žalobe priložil aj listinné dôkazy na preukázanie svojich tvrdení, a to: Oznámenie o postúpení vysporiadania nároku zo dňa 28.5.2014, Záznam o dopravnej nehode z 22.7.2013, Rozsudok Okresného súdu Košice II sp. zn. 3T/159/2013 z 6.3.2014, Znalecký posudok č. 111/2013 od znalca MUDr. Zoltána Sidora, PhD.

3. Súd vo veci vydal platobný rozkaz sp. zn. 41C/15/2015 dňa 15.4.2015, voči ktorému podal odpor žalovaný Slovenská kancelária poisťovateľov. V odpore uviedol, že nespochybňuje právny základ nároku, avšak spochybňuje jeho výšku z dôvodu porušenia povinnosti žalobcu, ako spolujazdca, byť počas jazdy (prevádzky) motorovým vozidlom pripútaný bezpečnostným pásom, keďže z relácie dopravnej polície PZ o priebehu dopravnej nehody vyplýva, že žalobca nebol pripútaný v čase dopravnej nehody, a to malo vplyv na vznik resp. zväčšenie rozsahu následkov poistnej udalosti (konkrétne ide o zväčšenie rozsahu poškodení na zdraví žalobcu) a preto pripísali žalobcovi spolu zavinenie na škodu na svojom zdraví v rozsahu 25%, pričom pristúpili k poistnému plneniu po odpočítaní 25% spoluviny žalobcu, o čom priložili aj listinný dôkaz, a to Oznámenie o poistnom plnení zo dňa 28.4.2015. Žalobcovi teda uhradili poistné plnenie vo výške 6.340,- €.

4. Žalobca vo vyjadrení k odporu žalovaného, Slovenskej kancelárie poisťovateľov zaujal stanovisko dňa 15.6.2015, v ktorom poukázal na to, že v rámci trestného konania bolo nariadené aj znalecké dokazovanie, výsledkom ktorého bol Znalecký posudok č. 50/2013 JUDr. Ing. Petra Grendela vo veci analýzy nehodového deja pri dopravnej nehode, a taktiež už aj v žalobe uvedený Znalecký posudok MUDr. Zoltána Sidora, PhD. č. XXX/XXXX, pokiaľ ide o posúdenie škody na zdraví u žalobcu. Sám znalec MUDr. Zoltán Sidor, PhD. na strane 8 až 9 svojho posudku uviedol, že v súvislosti s posúdením mechanizmu vzniku zranení žalobcu, boli zaznamenané pomliaždenie čelového laloka mozgu s jeho otrasom, ako aj zranenia hrudníka so zlomeninou rebier, a únikom vzduchu do hrudnej dutiny (pneumotorax), zodpovedajú pôsobeniu vonkajšieho plošného tupého násilia tlakom, a ich vznik zodpovedá nárazu na prekážky v interiéri vozidla, prípadne tlaku bezpečnostného pásu na oblasť hrudníka vpravo. Znalec JUDr. Ing. Peter Grendel, PhD., ktorý vypracoval znalecký posudok v rámci trestného konania a mal k dispozícii celý spisový materiál ako aj dôkazy z vyšetrovania predmetnej nehody skonštatoval, že v priebehu znaleckého dokazovania nezistil žiadne iné skutočnosti, ktoré by boli z technického hľadiska potrebné pre objektívne posúdenie veci, a zistenie príčinnej súvislosti medzi konaním všetkých účastníkov dopravnej nehody a následkom, ktorý nastal. Žalobca ďalej poukázal na to, že v celom spisovom materiáli trestného konania sa nenachádza dôkaz, či informácia, ktorá by preukazovala, alebo naznačovala, že žalobca nebol v čase dopravnej nehody pripútaný bezpečnostným pásom. Naopak, všetky písomné dôkazy v trestnom spise preukazujú, že žalobca bol v tom čase pripútaný, a teda na svojich zraneniach, ako dôsledkoch nehody nenesie spoluvinu, resp. spoluzodpovednosť. Pokiaľ ide o reláciu dopravnej polície PZ o priebehu dopravnej nehody, ktorú žalovaný priložil k odporu zjavne nie je výsledkom vyšetrovania dopravnej nehody, pretože takýto dôkaz sa vo vyšetrovacom spise nenachádza. Žalobca potvrdil, že žalovaný Slovenská kancelária poisťovateľov mu uhradil 75% zo žalovaného nároku, neuhradil žalobcovi úrok z omeškania a zvyšných 25% nároku. Škodová udalosť bola žalovanému oznámená dňa 14.11.2013, pričom poisťovateľ je povinný bez zbytočného odkladu začať prešetrovanie potrebné na zistenie rozsahu jeho povinnosti, poskytnúť poistné plnenie, a do 3 mesiacov odo dňa oznámenia poškodeného o škodovej udalosti skončiť prešetrovanie potrebné na zistenie rozsahu jeho povinnosti poskytnúť poistné plnenie, a oznámiť poškodenému výšku poistného plnenia. Poisťovateľ je povinný poskytnúť poistné plnenie do 15. dní po skončení tohto prešetrovania, žalovaný však uhradil nárok žalobcovi vo výške 75% až 5.5.2015, čo je viac ako rok po termíne, kedy mal byť žalobcovi jeho nárok uhradený, a zároveň po podaní žaloby. Na základe toho, že žalobcovi bol tento nárok čiastočne uhradený po podaní žaloby, vzal žalobca v rámci tohto podania žalobu v časti o zaplatenie istiny 6.340,- € späť a navrhol, aby v tejto časti súd konanie zastavil. K tomuto podaniu žalobca priložil ďalšie listinné dôkazy, na ktoré sa odvolával. Ďalším podaním doručeným súdu dňa 30.11.2015 vzal žalobca späť návrh na začatie konania voči pôvodne označenému žalovanému 1/ T. U., nar. XX.XX.XXXX a žiadal, aby súd voči tomuto žalovanému konanie zastavil.

5. Uznesením zo dňa 16.12.2015 sp. zn. 41C/15/2015 súd konanie voči pôvodne označenému žalovanému 1/ T. U., nar. XX.XX.XXXX zastavil, a v právnom vzťahu medzi žalobcom a týmto žalovaným rozhodol, že žiaden z účastníkov nemá právo na náhradu trov konania. Teda žalovaným v konaní zostala už iba Slovenská kancelária poisťovateľov, IČO: 36 062 235.

6. Na pojednávaní dňa 12.5.2016 súd na základe čiastočného späťvzatia žaloby zo strany žalobcu zastavil konanie v časti istiny 6.340,- €. Predmetom konania teda ostal nárok žalobcu na zaplatenie istiny vo výške 2.113,- € s úrokom z omeškania vo výške 5,25% ročne zo sumy 8.453,- € od 3.3.2014 do 4.5.2015, úrok z omeškania vo výške 5,25% ročne zo sumy 2.113,- € od 5.5.2015 do zaplatenia, ako aj nárok na náhradu trov konania voči žalovanému Slovenská kancelária poisťovateľov.

7. Súd vykonal vo veci dokazovanie výsluchom žalobcu, vyjadreniami žalovaného, oboznámením sa s listinnými dôkazmi predloženými do konania stranami sporu, ďalej oboznámením sa s pripojeným trestným spisom Okresného súdu Košice II sp. zn. 3T/159/2013, znaleckými posudkami vypracovanými v trestnom konaní, Odborným vyjadrením č. 41/2017 vypracovaného v predmetnom konaní znalcom Ing. Karolom Kőtelešom, znalcom z odboru cestná doprava, nehody v cestnej doprave, odhad hodnoty a technický stav vozidiel, ktoré znalecké dokazovanie nariadil súd v konaní na návrh žalovaného, Znaleckým posudok č. XXXXXXXX, vypracovaného Ing. Vojtechom Hőborom, znalcom v odbore doprava cestná, odvetvie technický stav cestných vozidiel, nehody v cestnej doprave, odhad hodnoty cestných vozidiel, ktorý súdu predložil žalobca, Odborným vyjadrením č. XX/XXXX znalca Ing. Karla Kőteleša, Doplnením č. 1 Znaleckého posudku 20170273 vypracovaného Ing. Vojtechom Hőborom, vypracovaným na základe zadania žalobcu, predloženého ako súkromný znalecký posudok, výsluchom, resp. konfrontáciou oboch znalcov Ing. Kőteleša a Ing. Hőbora na pojednávaní, súkromným Znaleckým odborným vyjadrením č. 296/2019, vypracovaným Inštitútom forenzných medicínskych expertíz s.r.o., znaleckou organizáciou v odbore zdravotníctvo a farmácia, vypracovaného na základe zadania žalovaného, a zistil tento skutkový stav:

8. Nespornou skutočnosťou je, že dňa 22.7.2013 došlo k dopravnej nehode v Košiciach na cestnom úseku od Mestskej časti Barca do obce Valaliky, keď vodič osobného motorového vozidla zn. Q. L. B.: W. XXXA T. U., nar. XX.XX.XXXX (pôvodne žalovaný 1/) pri prejazde pravotočivej zákruty dostal s vozidlom šmyk a vyšiel mimo vozovku do priľahlého poľa, kde sa vozidlo niekoľkokrát prevrátilo. Jedným zo spolujazdcov pri uvedenej dopravnej nehode bol aj žalobca. Žalobca utrpel pri tejto dopravnej nehode ťažkú ujmu na zdraví. Motorové vozidlo, ktoré vodič viedol bolo cudzozemským vozidlom s rakúskou poznávacou značkou, pričom vodič sa dokladom preukazujúcim uzatvorené povinné zmluvné poistenie, nepreukázal.

9. Rozsudkom vydaným Okresným súdom Košice II pod sp. zn. 3T/159/2013 zo dňa 6.3.2014 bol T. U., označený za zodpovedného za spôsobenie dopravnej nehody, a bol uznaný vinným z prečinu ublíženia na zdraví. V predmetnom vozidle okrem vodiča T. U. a spolujazdca, ktorý sedel na prednom sedadle vedľa vodiča, teda žalobcu, bol spolucestujúcim na zadnom sedadle v predmetnom vozidle aj ďalší spolujazdec S. Y., nar. X.XX.XXXX, ktorý pri tejto dopravnej nehode utrpel ľahkú ujmu na zdraví. Nespornou skutočnosťou bolo tiež, že znalec MUDr. Zoltán Sidor, PhD. v Znaleckom posudku č. XXX/XXXX, znalec z odboru zdravotníctvo a farmácia, odvetvie chirurgia - traumatológia, na základe vyšetrenia poškodeného žalobcu zistil, že pri dopravnej nehode došlo k zraneniu spolujazdca na prednom sedadle, teda žalobcu, ktorý podľa predbežnej lekárskej správy utrpel úraz ťažký s dobou liečenia 3 mesiace, pričom mal tieto zranenia: pomliaždenie čelového laloka mozgu vpravo, otras mozgu, únik vzduchu do hrudnej dutiny vpravo (pneumotorax), pomliaždenie s krvácaním na úrovni pravého dolného pľúcneho laloka, zlomeniny 8, 9 a 10 rebra vpravo, zlomeniny priečných výbežkov driekových stavcov L1, L2, L3, L4 vpravo, zlomeniny tela piateho driekového stavca, zlomenina krížovej kosti obojstranne a oboch ramienok lonovej kosti vľavo, viaceré povrchové rezné rany do 5 mm na chrbte pravej ruky, a v ľavej sedacej oblasti, početné rezné rany siahajúce až do driekovej oblasti. Z lekárskeho hľadiska išlo o zranenie ťažké. Znalec ohodnotil a určil výšku bolestného podľa zák. č. 437/204 Z. z. na 525 bodov, pričom 1 bod mal hodnotu 16,10 €, dokopy bola teda výška náhrady za bolesť stanovená na sumu 8.453,- €.

10. Predmetná škodová udalosť bola žalovanému Slovenskej kancelárii poisťovateľov oznámená dňa 14.11.2013, avšak do podania žaloby žalovaný žalobcovi neuhradil z uplatnenej výšky náhrady škody žiadnu sumu.

11. Z vyjadrenia žalovaného, ako aj jeho následného konania je zrejmé, že nerozporoval právny základ nároku, ani toto bodové ohodnotenie zo strany znalca MUDr. Sidora, PhD., a teda nebolo sporné, že celková škoda na zdraví bola vyčíslená na sumu 8.453,- €.

12. Spornou skutočnosťou bola však výška požadovaného poistného plnenia zo strany žalobcu, nakoľko podľa názoru žalovaného, zo strany žalobcu došlo k porušeniu povinnosti spolujazdca, byť počas jazdy (prevádzky) motorovým vozidlom pripútaný bezpečnostným pásom, nakoľko ako vyplýva z listinného dôkazu - Relácia dopravnej polície PZ o priebehu dopravnej nehody, žalobca pripútaný nebol, a to malo podľa názoru žalovaného vplyv, resp. zväčšenie rozsahu následkov poistnej udalosti, konkrétne zväčšenie rozsahu poškodením na zdraví žalobcu. Z uvedených dôvodov žalobcovi bolo zo strany žalovaného pripísané spoluzavinenie na škodu na svojom zdraví v rozsahu 25%, a z uvedených dôvodov žalovaný plnil žalobcovi z výšky celkovej náhrady škody vyčíslenej znalcom v sume 8.453,-, iba 75%, a to sumu 6.340,- €, ktorú poukázal žalovaný žalobcovi na účet jeho právneho zástupcu, na ktorý bola pripísaná táto suma dňa 25.5.2015. Z uvedeného dôvodu vzal žalobca žalobu späť v tejto časti, v ktorej bol nárok žalobcu po podaní žaloby uplatnený, predmetom konania ostalo teda zaplatenie istiny vo výške 2.113,- € s prislúšenstvom. Súd sa v ďalšom konaní zameril na dokazovanie sporných skutočností.

13. Z pripojeného trestného spisu Okresného súdu Košice II sp. zn. 3T/159/2013, ktorého súčasťou je aj vyšetrovací spis Okresnej prokuratúry Košice II ČVS:ORP-1815/1-OVK-KE-2013 súd zistil, že v trestnom konaní vypovedal žalobca ako svedok- poškodený, a to dňa 19.11.2013, aj 17.9.2013, kedy žalobca v podstate zhodne uviedol, že si nepamätá, prečo došlo k nehode, mal otras mozgu a málo, čo si pamätá. Okno na jeho strane bolo vyťahnuté, preto pravdepodobne rozbil rukou okno a cez rozbité okno vyletel z auta, následne sa prebral až v nemocnici. Uviedol, že mal zapnutý bezpečnostný pás, nevie uviesť, či ho mal zapnutý aj vodič. Z výsluchu svedka - poškodeného pri tejto dopravnej nehode S. Y., nar. X.X.XXXX, ktorý bol spolujazdcom taktiež v tomto motorovom vozidle, a sedel na zadnom sedadle za žalobcom, ktorý vypovedal taktiež v tomto trestnom konaní dňa 19.11.2013, a tiež 17.9.2013 vyplýva, že on nemal zapnutý bezpečnostný pás, hoci vozidlo bolo týmito pásmi vybavené aj vzadu. Potvrdil, že auto šoféroval T. U., a U. L. sedel na prednom sedadle vedľa vodiča. Uviedol, že nevie, či mali zapnuté bezpečnostné pásy. Taktiež uviedol, že počas nehody ako auto havarovalo, tak z auta vyletel a prebral sa až na poli, v hline. Poškodeného Gibu po nehode nevidel vôbec.

14. Z fotodokumentácie, ktorá sa nachádza vo vyšetrovacom spise, nie je možné jednoznačne zistiť, či bezpečnostný pás spolujazdca na prednom sedadle sa v aute nachádzal v čase dopravnej nehody, či bol funkčný, a či bol zapnutý alebo nie. Obžalovaný T. U. vo svojich výpovediach v rámci trestného konania sa nevyjadroval k skutočnosti, či žalobca bol, alebo nebol pripútaný bezpečnostným pásom.

15. Zo Znaleckého posudku znalca MUDr. Zoltána Sidora, PhD. č. 111/2013 vypracovaného v trestnom konaní, okrem tých skutočností, ktoré už sú vyššie v rozsudku uvedené, v rámci posudkovej časti II.2 znalec konštatuje, že pri dopravných nehodách je vznik zranení vodičov a pasažierov závislý jednak od pohybu a rýchlosti samotného vozidla, plastických deformácií karosérie, a pohybu tiel pasažierov, ktoré narážajú na kolízne body interiéru vozidla. Podľa týchto pohybov a podľa kinetickej energie dochádza k rôznym typom zranení pasažierov. Tento mechanizmus úrazu je vyvolaný tým, že keď sa pohyb auta zmení pri náraze, začína nekoordinovaný pohyb pasažierov vo vnútri vozidla, pričom rýchlosť tohto pohybu sa rovná takmer pôvodnej rýchlosti vozidla. Mechanizmus vzniku zaznamenaný zlomenín u žalobcu v oblasti panvy a priečných výbežkov driekových stavcov zodpovedá pôsobeniu priameho vonkajšieho násillia tlakom na oblasť drieku, krížovej kosti a panvového prstenca, čím došlo k vzniku zaznamenaných zlomenín. Takéto zranenia sú vždy výsledkom veľkého vonkajšieho násillia a zodpovedajú tomu, že pri dopravnej nehode došlo k nekoordinovanému nárazu na oblasť dolnej časti chrbtice a panvy extrémne veľkou silou ešte v priestore vozidla. Vznik kompresívnej zlomeniny piateho driekového stavca zodpovedá nadmernému nekoordinovanému ohybu hornej časti trupu smerom dopredu, najskôr stlačením hornej časti trupu poškodeného počas prevrátania vozidla. Zaznamenané pomliaždenie čelového laloka mozgu s jeho otrasom, ako aj zranenie hrudníka so zlomeninou rebier a únikom vzduchu do hrudnej dutiny zodpovedajú pôsobeniu vonkajšieho plošného tupého násillia tlakom, a ich vznik vznik zodpovedá nárazu na prekážky v interiéri vozidla, prípadne tlaku bezpečnostného pásu na oblasť hrudníka vpravo, kedy došlo k vzniku zlomenín rebier a poškodeniu pľúc.

16. Zo Znaleckého posudku JUDr. Ing. Petra Grendela, PhD. č. 50/2013 vypracovaného v trestnom konaní, znalca z odboru doprava cestná, odvetvie technický stav cestných vozidiel, nehody v cestnej doprave, odhad hodnoty cestných vozidiel súd zistil, že vodič U., ktorý viedol motorové vozidlo v Košiciach po ceste vedúcej k obci Valaliky v smere od Košíc, asi 300 m pred samotnou obcou pri prejazde pravotočivej zákruty z dôvodu neprispôsobenia rýchlosti jazdy, stavu a povahe vozovky dostal s vozidlom šmyk, vyšiel mimo vozovku vľavo do príľahlého poľa, kde sa vozidlo viackrát prevrátilo. Z uvedeného vyplýva, že v danom prípade nedošlo k čelnému nárazu predmetného motorového vozidla. Rýchlosť jazdy predmetného vozidla tesne pred dopravnou nehodou bola podľa vykonanej analýzy nehodového deja cca 125 km/hod. Vodič mohol dopravnej nehode zabrániť tým, ak by jazdil v danom úseku rýchlosťou jazdy najvyššou povolenou, teda 90 km/hod., pritom by vozidlo viedol v pôvodnej stope svojej jazdy. V tom prípade, by mohol dopravnej nehode zabrániť. Znalec uviedol, že v priebehu znaleckého skúmania nezistil žiadne iné skutočnosti, ktoré by boli z technického hľadiska potrebné pre objektívne posúdenie veci, a zistenie príčinnej súvislosti medzi konaním všetkých účastníkov dopravnej nehody a následkom, ktorý nastal.

17. Zo záznamu dopravnej nehody z vyšetrovacieho spisu zo dňa 22.7.2013 o 06:14 hod. súd zistil, že tento záznam spísal W. X. S., pričom pokiaľ ide o spolujazdca U. L., z tohto záznamu vyplýva, že žalobca sa pri obhliadke nenachádzal na mieste nehody, pričom čas nehody bol stanovený na 02:45 hod.

18. Z relácie dopravnej polície PZ o priebehu dopravnej nehody, ktorá bola určená pre účely poisťovne, zo dňa 21.10.2014 súd zistil, že v časti, v ktorej je uvedený ako subjekt dopravnej nehody žalobca, je uvedené pri kolonke bezpečnostné prvky : „nepripútaný bezpečnostnými pásmi“, zranenie: ťažká ujma na zdraví. Pri subjekte dopravnej nehody S. Y., spolujazdcovi, je taktiež uvedené v časti bezpečnostné prvky, že bol nepripútaný bezpečnostnými pásmi, zranenie: ľahká ujma na zdraví. Pokiaľ ide o subjekt dopravnej nehody, vodič T. U., v rámci kolonky bezpečnostné prvky je uvedené, že „pripútaný bezpečnostnými pásmi“, bez zranenia.

19. Z vyjadrenia nadporučíka P. X. S., povereného príslušníka PZ, OR PZ Okresný dopravný inšpektorát v Košiciach, Oddelenie dopravných nehôd z 27.5.2016 súd zistil, žalobca nebol pri dopravnej nehode pripútaný bezpečnostným pásmom, k čomu tento príslušník PZ mal dospieť pri prvotnom obhliadnutí miesta dopravnej nehody, a pri vyťažení jej účastníkov, ktorí uviedli, že menovaný U. L. po dopravnej nehode sa nenachádzal vo vozidle tak, ako vodič T. U. a ďalší spolujazdec S. Y., ale bol pri opakovanom prevrátení sa vozidla mimo vozovku z vozidla vymrštený. Uvedená skutočnosť, že U. L. nebol pripútaný bezpečnostným pásmom je uvedená v Informačnom systéme dopravných nehôd, ktorý však netvorí súčasť vyšetrovacieho spisu, pričom súdu doručil výtlačok tohto záznamu údajov o účastníkoch dopravnej nehody.

20. Vzhľadom na tieto sporné skutočnosti, či žalobca bol alebo nebol v čase dopravnej nehody pripútaný bezpečnostným pásmom, súd vo veci nariadil znalecké dokazovanie na návrh žalovaného. Znalec Ing. Karol Kőteleš, znalec z odboru cestná doprava, nehody v cestnej doprave, odhad hodnoty a technický stav vozidiel vypracoval na základe nariadeného znaleckého dokazovania súdu Odborné vyjadrenie č. 41/2017. Znalec v rámci posúdenia poranení poškodeného konštatoval, že aj napriek tomu, že nie je znalcom z odboru zdravotníctva, pochybuje o správnosti konštatovaní uvedených v Znaleckom posudku č. 111/2013 znalca MUDr. Zoltána Sidora, PhD., keď uvádza, že predmetné zranenia, ako je zlomenina 8., 9. a 10. rebra vpravo, by mohla byť spôsobená tlakom tupého násilia, kedy vznik týchto zranení zodpovedá nárazu na prekážky v interiéri vozidla, prípadne tlaku bezpečnostného pásu na oblasť hrudníka vpravo, kedy došlo k vzniku zlomenín rebier a poškodeniu pľúc, nakoľko aj z priloženého obrázku v znaleckom posudku je zrejmé, že spolujazdec sediaci vedľa vodiča, ak má zapnutý bezpečnostný pás, tak tento priamo kontaktuje jeho kľúčnu kosť vpravo, hrudnú kosť a rebrá v oblasti 7., 8., 9., 10. a možno aj 11. a 12. rebra vľavo. Preto je možné predpokladať, že pri náraze, by pôsobením tlaku bezpečnostného pásu mali, či mohli byť poškodené, alebo zlomené práve tieto kosti. Preto podľa názoru znalca je zlomenie 8., 9. a 10. rebra vpravo pôsobením tlaku bezpečnostného pásu vylúčené u spolujazdca. Nevylúčil však možnosť zabezpečiť aj názor znalca z odboru zdravotníctva. Skonštatoval, že vodič T. U., ktorý bol preukázateľne pripútaný, po tejto ťažkej nehode vystúpil z vozidla bez akéhokoľvek zranenia, a teda bezpečnostný pás vodiča bol plne funkčný a v nehodovom deji splnil svoju funkciu. Predmetné motorové vozidlo bolo vybavené bezpečnostným pásmom trojbodovým, pričom používanie bezpečnostných pásov je povinné. Zapnutý a funkčný bezpečnostný pás zabraňuje

nekoordinovanému pohybu v interiéri vozidla v nehodovom deji, a celkom jednoznačne zabraňuje aj opustenie interiéru vozidla pripútaným pasažierom. Je možné celkom jednoznačne konštatovať, že pripútaný štandardný pasažier vo vozidle, nemôže byť z vozidla vymrštený, ani pri veľmi silných rotáciách, to znamená v rotáciách vo vysokých rýchlostiach. Vymrštenie pasažiera z vozidla pri jeho rotáciách v nehodovom deji, môže nastať výlučne, len pri nepripútaných pasažieroch. V predloženom spisovom materiáli znalec konštatoval, že sa nenachádza takmer žiadna informácia o havarovanom vozidle, nie je k dispozícii popis prípadnej podrobnej ohliadky motorového vozidla po nehode, a priložená fotodokumentácia je nepoužiteľná. Keďže bezpečnostný pás vodiča bol plne funkčný, znalec konštatoval, že z pravdepodobnosťou blížiacou sa k istote, možno odvodiť, že rovnako funkčný bol aj bezpečnostný pás spolujazdca. Podľa znalca rozsah a lokalizácia zranení spolujazdca U. L. úplne nekorešponujú s popísaným priebehom nehody, napr. ak by došlo k zlomeniu kostí v dôsledku tlaku bezpečnostného pásu, znamenalo by to, že pás bol zapnutý. V takom prípade, by však nemohlo dôjsť k vymršteniu spolujazdca z vozidla. Po vyhodnotení všetkých podkladov sa pravdepodobnosťou sa blížiacou k istote dospel znalec k záveru, že žalobca v čase vzniku dopravnej nehody nebol vo vozidle pripútaný bezpečnostným pásom.

21. Vzhľadom na to, že žalobca sa nestotožnil so závermi tohto znaleckého posudku, dal si v konaní vypracovať súkromný znalecký posudok znalcom Ing. Vojtechom Hóborom, znalcom v odbore doprava cestná, odvetvie technický stav cestných vozidiel, nehody v cestnej doprave, odhad hodnoty cestných vozidiel, ktorý vypracoval Znalecký posudok č. XXXXXXXX vo veci posúdenia funkčnosti bezpečnostného pásu spolujazdca na prednom sedadle v predmetnom motorovom vozidle a skutočnosti, či mal v čase dopravnej nehody dňa 22.7.2013 spolujazdec na prednom sedadle U. L. zapnutý bezpečnostný pás. Z tohto znaleckého posudku súd zistil, že vozidlo Volkswagen Golf IV bolo vyrábané v rokoch 1997 až 2003, vozidlo bolo vybavené airbegom vodiča a spolujazdca, ktoré, ale neboli pri dopravnej nehode dňa 22.7.2013 aktivované. Vo vozidle sa nachádzal bezpečnostný pás vodiča a spolujazdca, ktorý by u tohto vozidla mal byť vybavený aj napínačom bezpečnostného pásu. Bezpečnostné pásy bez napínača sa nachádzali aj na zadných sedadlách. Tento trojbodový bezpečnostný pás rozkladá energiu nárazu v dôsledku spomalenia vozidla pri náraze na oblasť ramien, hrudníka a bokov. Je navrhnutý tak, aby dva body držali panvu a bedrá, a tretí bod prechádzal cez ramená. Znalec uviedol, že ak pasažier, ktorý sedí na zadnom sedadle nepoužíva bezpečnostný pás, takýto pasažier ohrozuje okrem zvýšeného rizika poranenia samotného takéhoto pasažiera pri dopravnej nehode, aj ostatných členov posádky. Pri čelnom náraze je telo vzadu sediaceho nepripútaného pasažiera katapultované dopredu, a vzhľadom na vysoké zrýchlenie udelené pri zrážke, dokáže takto katapultovaný pasažier zlomiť predné sedadlo, a ťažko zraniť vpredu sediaceho pasažiera. Pritlačením vpredu sediaceho pasažiera sa zvyšuje riziko jeho poranenia pritlačením o prístrojový panel, ako aj od bezpečnostného pásu. Pritlačením sedadla sa obvykle ulomí, alebo zdeformuje operadlo sedadla vpredu, a pri prípadnej následnej rotácii vozidla, môže dôjsť k uvoľneniu tela vpredu sediaceho pasažiera, alebo vodiča. Po ukončení kompresnej fázy, teda pohybu vzadu sediaceho pasažiera smerom vpred, dochádza k jeho nekoordinovanému pohybu tohto pasažiera vzad. Pokiaľ má vzadu sediaci pasažier bezpečnostný pás v čase zrážky zapnutý, výrazne sa znižuje riziko jeho zranenia, a nijako nezvyšuje riziko zranenia pasažierov na prednom sedadle. V danom prípade čelné sklo vozidla nebolo poškodené ani na strane vodiča, ani na strane spolujazdca. Z týchto skutočností je možné z technického hľadiska zistiť, že vozidlo nenarazilo čelne do prednej prekážky, a spomalenie vozidla nebolo dostatočné na aktiváciu airbegov. Rovnako je možné potvrdiť, že nikto z posádky vozidla nenarazil do čelného skla. Ak by bol vodič, alebo spolujazdec vpredu v čase zrážky nepripútaný, je vysoko pravdepodobné, že by hlavou, rukou alebo telom narazil do čelného skla. Aktiváciu napínačov pásov, ale nie je možné jednoznačne posúdiť, nakoľko nebolo zadokumentované poškodenie samotných bezpečnostných pásov. Vzhľadom na to, že neboli vyhotovené vyhovujúce fotky poškodeného vozidla, znalec nemohol jednoznačne posúdiť polohu bezpečnostných pásov vo vozidle, a prípadnú aktiváciu napínačov pásov. Znalec však zistil, že v danom prípade išlo o trojdverové motorové vozidlo, kedy nastupovanie pasažierov dozadu je zabezpečené odklopením sedadla. Z fotodokumentácie znalec zistil, že sedadlo spolujazdca má posunuté operadlo vpred a nenachádza sa v základnej polohe. Bez fyzickej ohliadky nie je možné jednoznačne stanoviť, čo spôsobilo operadlo pravého predného sedadla, ale je technicky prijateľné, že operadlo sedadla bolo ohnuté v dôsledku nárazu vzadu sediaceho pasažiera S. Y. pri náraze, a následnom prevracaní sa vozidla. Pri takomto poškodení sedadla je technicky prijateľné uvoľnenie sa vpredu sediaceho pasažiera U. L. z pásu, a jeho následne vypadnutie z vozidla, nakoľko už nemal oporu v operadle sedadla. Znalec uviedol, že na základe predpokladu funkčnosti bezpečnostného pásu vodiča, nie je možné pri tomto vozidle, ktoré v čase dopravnej nehody mohlo mať 10 až 16 rokov,

a nebola známa jeho servisná história, a nebol k dispozícii ani prehľad opráv predmetného vozidla, jednoznačne z technického hľadiska potvrdiť, že aj bezpečnostný pás spolujazdca musel byť funkčný. Takéto tvrdenie je technicky prijateľné pri vozidlách s kratšou dobou prevádzky do cca 3 až 5 rokov, pri známej histórii opráv a údržbe v servise. Je technicky prijateľné, že spolujazdec U. L. bol v čase dopravnej nehody pripútaný, a po poškodení operadla sedadla, prípadne jeho koľajníc, došlo k uvoľneniu jeho bezpečnostného pásu, a jeho následnému vypadnutiu z vozidla. Znalec uviedol, že s tvrdením znalca Ing. Kóteleša, že zranenia, ktoré mal žalobca, a to zlomeniny rebier 8. až 10. na pravej strane, že nemohli byť spôsobené tlakom bezpečnostného pásu, sa stotožnil, avšak iba pokiaľ sa jedná o čelnú zrážku vozidla pohybujúceho sa na kolesách. V prípade predmetnej dopravnej nehody, však vozidlo malo opakovane sa prevrátiť, a došlo k deformácii a posunutiu operadla sedadla, čo spôsobilo zmenu vzájomnej polohy bezpečnostného pásu a tela pasažiera. Je teda technicky prijateľné, že poloha U. L. sa voči bezpečnostnému pásu počas nehodového deja menila, až kým došlo k uvoľneniu jeho tela. Z energetického hľadiska, ako aj lokalizácie ostatných zranení driekovej a panvovej oblasti žalobcu, považuje znalec za technicky prijateľnejšie, že aj poranenie hrudníka vpravo na 8. až 10. rebre vzniklo až po jeho vypadnutí z vozidla následným privalením tela vozidlom pri prevracaní. Technicky predpoklad, že spolujazdec U. L. v čase dopravnej nehody mal zapnutý bezpečnostný pás, podporuje aj absencia poškodenia prístrojového panela a čelného skla vozidla, ktoré by mali byť na vozidle poškodené pri nekoordinovanom pohybe jeho tela v interiéri vozidla, pokiaľ by nemal zapnutý bezpečnostný pás. Pokiaľ, by zranenia žalobcu mali vzniknúť jeho pohybom po interiéri a nárazom do kolíznych bodov interiéru, museli by na prístrojovom paneli, ako aj na čelnom skle zostať výrazné trvalé deformácie, ktoré, ale neboli pri rozbere fotodokumentácie zistené. Ján Giba, aj S. Y. počas nehodového deja vypadli z vozidla Volkswagen Golf, a je technicky prijateľné, že telo U. L. privalilo vozidlo pri prevracaní sa, a vtedy vznikli deklarované rozsiahle poranenia. Telo S. Y. nebolo vozidlom pri prevracaní privalené, a preto je rozsah jeho zranení, ako aj potrebná intenzita násilia podstatne nižšia, ako v prípade U. L..

22. Žalobca vo svojej výpovedi v tomto konaní uviedol, že je pravdou, že si nepamätá priebeh nehody, nepamätá si na to, či po nehode sa nachádzal v aute, alebo mimo auta. Nepamätal si dokonca po nehode ani svojich rodičov, nevedel ich 2 až 3 dni rozoznať. Vždy však uviedol, keď sa riešila predmetná dopravná nehoda, či na políciu, či pred znalcom, že mal zapnutý bezpečnostný pás. Uviedol, že pokiaľ ide o sťaženie spoločenského uplatnenia, toto si uplatnil inou žalobou, pričom predmetné konanie prebieha na tunajšom súde pod sp. zn. 34C/41/2016. Žalobca uviedol, že bezpečnostný pás si pamätá, že mal zapnutý z toho dôvodu, že si tento pás zapína vždy, automaticky, keď si sadne do auta.

23. Vzhľadom na to, že k predmetnému znaleckému posudku mala námietky žalovaná strana, súd uložil súdom ustanovenému znalcovi Ing. Karolovi Kótelešovi, aby vypracoval k týmto sporným otázkam a k záverom znaleckého posudku znalca Ing. Vojtecha Hóbora stanovisko. Znalec Ing. Karol Kóteleš súdu predložil vypracované Odborné vyjadrenie č. XX/XXXX. Znalec spochybňoval tvrdenia znalca Ing. Hóbora, že, ak by bol žalobca nepripútaný je vysoko pravdepodobné, že by hlavou, rukou alebo telom narazil do čelného skla. Uviedol, že vozidlo do ničoho nenarazilo, a nešlo o čelnú zrážku. Vozidlo zišlo z cesty, a začalo sa prevracať až do zastavenia, a to okolo pozdĺžnej osi vozidla v rýchlosti 125 km/hod. Je teda celkom zrejmé, že nepripútaná posádka pri takej rotácii vozidla narážala hlavne na bočné steny vozidla, dvere, okná a strechu. Takmer s istotou možno predpokladať, že spolujazdec L. opustil vozidlo práva cez rozbité okno pravých dverí pri rotácii vozidla, a pri vysokej rýchlosti rotácie je dôvodné predpokladať, že spolujazdec opustil vozidlo pomerne skoro už v jednej z prvých rotácií. Preto úvaha, že čelné sklo je nepoškodené, nakoľko spolujazdec bol pripútaný, je z technického hľadiska neodôvodnená. Pokiaľ ide o názor znalca Ing. Hóbora, že vo vozidle bolo zadokumentované ohnutie operadla spolujazdca smerom dopredu, s jeho názorom, že to bolo najpravdepodobnejšie od nárazu vzadu sediaceho pasažiera S. Y., je možné súhlasiť. Avšak úvahu znalca, že uvoľnenie sa vpredu sediaceho pasažiera Jána L. z pásu, a jeho následné vypadnutie z vozidla, nakoľko nemal oporu v operadle sedadla, považuje za technicky neodôvodnenú. Nebolo preukázané poškodenie ani jedného prvku trojbodového uchytenia bezpečnostného pásu. Pokiaľ, teda, ak bol bezpečnostný pás funkčný a zapnutý, jeho funkčnosť nemohla ohnutím operadla byť vôbec narušená. Ak došlo k ohnutiu operadiel dopredu, pri zapnutom bezpečnostnom páse, by to znamenalo, že by bol pasažier ešte pevnejšie „priškrtený“ k operadlu, a z vozidla by nevypadol, ale zostal by pevne pripútaný až do zastavenia vozidla. Súhlasil s tvrdením znalca, že nemožno na základe funkčnosti bezpečnostného pásu tvrdiť, že aj bezpečnostný pás spolujazdca musel byť funkčný. Znalec Kóteleš uviedol, že vo svojom odbornom vyjadrení to ani netvrdí, iba s veľkou pravdepodobnosťou predpokladá, že tento bezpečnostný pás spolujazdca bol funkčný.

24. Z Doplňenia č. 1 Znaleckého posudku č. 2017073 Ing. Vojtecha Hóboru, ktorý si dal vypracovať ako súkromný znalecký posudok žalobca, súd zistil, že znalec v čase vypracovania znaleckého posudku nemal k dispozícii fotodokumentáciu z miesta dopravnej nehody, z ktorej by bol zrejmý smer a dráha pohybu vozidla. K dispozícii mal iba 3 fotografie vozidla Volkswagen Golf, v ktorom sedel aj spolujazdec L., pričom na vozidle chýbala predná maska, predné svetla, aj predný nárazník. Nebolo vidieť, či je zapojený akumulátor vozidla, a rovnako nebolo vidieť poškodenie spodnej časti vozidla, chladičov a nápravnice. Vozidlo sa pri prevracaní muselo teda zaryť do povrchu poľa, čo spôsobilo aj spomalenie vozidla v pozdĺžnom smere. Nakoľko miesto dopravnej nehody, konečnej polohy, ako aj poškodenie vozidla nebolo z technického hľadiska správne a dostatočne zadokumentované, nie je možné exaktne posúdiť smer a spôsob prevracania vozidla. Vo vozidle však bolo zadokumentované poškodenie operadla pravého predného sedadla, kde sedel spolujazdec L.. Operadlo tohto sedadla bolo ohnuté výrazne smerom dopredu, a pokiaľ, by sa posádka vozidla pohybovala, len medzi strechou a bokmi vozidla, ako uvažoval Ing. Kőteleš, nemalo by takéto poškodenie operadla vzniknúť. Práve poškodenie a ohnutie tohto operadla pravého predného sedadla signalizuje pohyb nepripútaného pasažiera na zadnom sedadle smerom dopredu pri nehodovom deji. Poukázal na nárazovú skúšku s vozidlom Volkswagen Passat, ktorú vykonal Ústav súdneho inžinierstva v Žiline, keď vozidlo z cesty do priekopy pri rýchlosti cca 108 km/hod., a následne sa niekoľkokrát prevrátilo. Vozidlo bolo obsadené štyrmi pasažiermi, bez použitia bezpečnostných pásov. Z testu je zrejmé, že pasažieri na prednom sedadle narazili aj do čelného skla, a nepripútaní pasažieri pri rotácii vozidla vyleteli z vozidla, ale pri teste došlo aj k poškodeniu zámky zadných dverí, a k ich otvoreniu. Pri výjazde vozidla došlo k jeho spomaleniu a zarytiu sa do povrchu priekopy. Predmetné vozidlo Volkswagen Golf malo identicky poškodenú prednú časť, tak ako aj vozidlo Volkswagen Passat pri nárazovej skúške, preto je možné opodstatnený predpokladať náraz prednej časti do povrchu priekopy, ako aj pohyb pasažierov posádky smerom dopredu pri tomto náraze. Funkčnosť bezpečnostného pásu, ktorú znalec opisoval vo svojom znaleckom posudku, nemala byť ovplyvnená, len ohnutím operadla sedadla, ale možným ulomením operadla, alebo poškodením zaisťovacieho mechanizmu posúvaním sedadla. Ak by sa pri výjazde sedadla zasekol bezpečnostný pás spolujazdca L., a pôsobením nárazu spolujazdca na zadnom sedadle Y., by došlo k ulomeniu operadla, pri ďalšom pohybe vozidla, by sa uvoľnila bedrová časť pásu, a pri rotácii vozidla mohlo dôjsť aj k uvoľneniu tela spolujazdca na prednom sedadle Jána L.. Rovnako pri poškodení zaisťovacieho mechanizmu koľajnice sedadla spolujazdca na prednom sedadle, mohlo dôjsť k zaseknutiu pásu pri náraze vozidla do priekopy, a pri následnom pohybe sa mohlo sedadlo posunúť dozadu, a tak, by došlo k uvoľneniu pásu a možnému vyvlečeniu tela spolujazdca L. z pásu predného sedadla. Súhlasil s názorom G. O., že len ohnutím operadla, by došlo k vymedzeniu vôle medzi pásom a pasažierom, a k jeho pevnejšej fixácii v sedadle, avšak tento predpoklad nie je technicky správny, ak by bolo operadlo ulomené, prípadne, by sa poškodil mechanizmus posúvania sedadla v koľajnici na podlahe vozidla. Nakoľko išlo o trojdvierové vozidlo, ktorého predné sedadlo je konštrukčne navrhnuté tak, že sklopením operadla dopredu dochádza automaticky aj k odisteniu fixácie sedadla v koľajnici na podlahe, nie je možné voľný pohyb sedadla pri poškodení - ohnutí operadla vylúčiť. Pri posunutí sedadla dozadu, tak mohlo dôjsť k výraznému uvoľneniu tela pasažiera zo zaseknutého pásu, a jeho následnému vymršteniu z točiaceho sa vozidla. V závere znalec uviedol, že na základe dostupných podkladov nie je možné vylúčiť, že spolujazdec Ján Giba mal v čase dopravnej nehody zapnutý bezpečnostný pás.

25. Žalobca zaujal k odborným vyjadreniam Ing. Kőteleša stanovisko, že toto považuje za nejednoznačné a nepodložené žiadnym dôkaznými prostriedkami, s ohľadom na postup Ing. Hóboru, ktorý naopak svoje odborné závery podkladá príslušnými dôkaznými prostriedkami, a preto závery Ing. Kőteleša považuje za nepresvedčivé. Znalec Ing. Hóbor nehodnotil utrpené zranenie žalobcu k dopravnej nehode z medicínskeho hľadiska, ale z technického hľadiska, keďže z medicínskeho hľadiska ani mechanizmus vzniku zranení, ako znalec z odboru cestnej dopravy nemôže hodnotiť. Znalec Ing. Kőteleš však vo svojom odbornom vyjadrení, ani v ďalšom odbornom vyjadrení neposkytol žiadne podklady, dôkazy, ktorými by vyvrátil tvrdenia znalca Ing. Hóboru týkajúce sa mechanizmu vzniku zranení pri predmetnej nehode z technického hľadiska. Súdu boli predložené dva odborné názory dvoch znalcov, kde jeden z nich poskytuje svoje odborné závery bez podloženia právne relevantnými dôkazmi, pričom druhý znalec poskytuje svoje odborné závery podoprené štúdiom odbornej literatúry a praktických štúdií. Žalobca má tak za to, že v uvedenom prípade sú vierohodné odborné závery vypracované znalcom Ing. Hóborom. Žalobca ďalej poukázal na to, že rovnako tak znalec Kőteleš, ako aj znalec Hóbor uvádzajú, že príslušné miesto dopravnej nehody, ako najmä aj poškodené motorové vozidlo nebolo náležite zadokumentované. Táto skutočnosť však nemôže pri posudzovaní a hodnotení dôkazov

predložených v predmetnom súdnom konaní byť na ľarchu poškodeného, ktorý bol obeťou dopravnej nehody, ktorej vznik nezapríčinil. Žalobca má za to, že žalovaná nepreukázala skutočnosť, či žalobca bol, alebo nebol pripútaný bezpečnostným pásom, a ak žalovaná v súlade s § 441 Občianskeho zákonníka krátila žalobcovi výplatu poistného plnenia, je na žalovanej, aby preukázala dôvody, uviedla relevantné dôkazy na základe, ktorých krátila poistné plnenie. Musí preukázať bez akýchkoľvek pochybností, či žalobca bol, alebo nebol pripútaný v čase vzniku dopravnej nehody bezpečnostným pásom, a najmä to, že poškodený, teda žalobca dopravnú nehodu zavinil spoločne s vodičom poškodeného vozidla, keďže založila krátenie poistného plnenia voči žalobcovi práve na uvedených skutočnostiach. V danom prípade poukázal na ustálenú judikatúru v zmysle, ktorej je dôkazné bremeno tvrdenia na žalovanej strane, keďže tá tvrdí, že žalobca nebol pripútaný.

26. Súd z konfrontácie znalcov na pojednávaní dňa 17.1.2019 Ing. Hóbor, Ing. Kóteleša mal za zhodné, že obaja skonštatovali, že miesto dopravnej nehody nebolo dostatočne zdokumentované, nie je tam dostatočná fotodokumentácia. Tá, ktorá sa v spise nachádza, nepreukazuje nič o technickom stave bezpečnostného pásu spolujazdca. Taktiež skutočnosť, či bol bezpečnostný pás spolujazdca U. L. funkčný, alebo nie, k tejto skutočnosti sa nevedeli vyjadriť, nakoľko neexistuje k tomu žiadna dokumentácia. Avšak, len znalec Ing. Kóteleš predpokladal funkčnosť tohto pásu, v dôsledku toho, že aj bezpečnostný pás vodiča bol plne funkčný. A nebola vlastne známa ani história motorového vozidla, jeho servisná minulosť. Taktiež, či už vozidlo nemohlo byť predtým havarované, v dôsledku, čoho by mohlo dôjsť k poškodeniu bezpečnostného pásu. Znalec Ing. Kóteleš uviedol, že aj keby pás bezpečnostný bol nefunkčný, spolujazdec, ktorý by si predmetný pás zapínal, by túto skutočnosť nevedel sám zistiť, alebo posúdiť v čase, kedy by si tento bezpečnostný pás zapínal.

27. Znalec Ing. Hóbor uviedol na pojednávaní, že aj, keď nedošlo k čelnému nárazu, už len tá skutočnosť, že auto, ktoré išlo 120 km/hod. vletelo do priekopy, tak automaticky spomalilo o 20 km za sekundu, a preto, ak žalobca, ktorý sedel na prednom sedadle spolujazdca, ak by nebol pripútaný, je vysoko pravdepodobné, že by došlo ku kontaktu tohto pasažiera s čelným sklom, už pri tomto prvom pohybe, letel by na prístrojovú dosku, alebo na čelné sklo. Potom, ako už auto spomalilo, a došlo k rotácií a k odstredivej sile, tam je možné, že už nemuselo po tomto prvom spomalení dôjsť ku kontaktu s čelným sklom. Pokiaľ ide o pohyb posádky, ak auto sa pohybuje pri nehode bokom do priekopy, narazí do priekopy a začne sa prevracať, v tom prvom momente sa síce zasekne jednoznačne bezpečnostný pás, pokiaľ je zapnutý, a pokiaľ je funkčný, avšak, už tým prvým pohybom dôjde k posunu tela tak, že spolujazdec, by sa mal v kolenách dotknúť šoférovoho sedadla na tú stranu, a vysunúť sa hore. To môže byť práve ten moment, keď sa bezpečnostný pás z ľavej strany rebra posunie nad pravú stranu toho rebra, pretože je tam nejaký impulz. Znalec uviedol, že je si takmer na 100% istý, že tretí kotviaci bod bezpečnostného pásu vo Volkswagene Golf sa posúva so sedadlom, a teda, ak spolujazdec na prednom sedadle má zapnutý bezpečnostný pás, a dôjde k nárazu zadného spolusediaceho do predného sedadla, ten kvázi pritlačí spolu sediaceho vpredu ešte viac dopredu, avšak, keď sa toto operadlo sklopí o nejaký uhol dopredu, tak automaticky uvoľní aj koľajničku zaseknutia sedadla. Teda, v prvom momente sa uvoľní koľajnička, nepustí to sedadlo dopredu, lebo už ten pás ho drží s pasažierom, ale v momente, keď sa uvoľní ten zadný tlak, sedadlo sa môže posunúť dozadu, pričom už operadlo ostáva v tejto polohe, a tam tá koľajnička prichádza do úvahy, že vtedy, keď sa posunie sedadlo dozadu a bezpečnostný pás je zaseknutý, že vtedy dôjde k uvoľneniu tohto kvázi mechanizmu. Toto však platí za podmienky, že je bezpečnostný pás plne funkčný. Znalec Ing. Hóbor uviedol, že už sa stretol s takouto dopravnou nehodou, kde bol preukázateľne vodič zapnutý pásom, pás ostal zapnutý normálne v zámku, avšak vodič z vozidla vypadol. Pričom v tomto prípade šlo o zadný náraz, ale taktiež došlo k poškodeniu operadla vozidla. Taktiež uviedol, že keď si spolujazdec sadá do auta, nie je možné, aby sám diagnostikoval, alebo zistil, či bezpečnostný pás je funkčný, alebo nie. Znalec Ing. Hóbor potvrdil, že v danom prípade, pokiaľ ide o to, že bezpečnostný pás sa mohol uvoľniť v dôsledku poškodeného operadla, tak ide iba o jeho domnienku, ktorá je však odvodená na základe fotografie, z ktorej je zrejmé, že operadlo sedadla nie je v polohe, v akej by malo byť na spolujazdcovom sedadle. Obaja znalci sa zhodli na tom, že ak by bolo zdokumentované, kde sa nachádzalo telo žalobcu potom, čo vypadol z motorového vozidla, aj na základe toho, by sa dalo zistiť lepšie, kedy približne, alebo v akej polohe vypadol z motorového vozidla v čase dopravnej nehody. Avšak, ani táto skutočnosť nebola v zázname o dopravnej nehode zadokumentovaná, nakoľko je zrejmé, že pravdepodobne žalobcu už odviezla záchranka, avšak vždy sú tam svedkovia, ktorí toto vedia. Takisto nachádzajú sa na mieste nehody aj vrypy od vozidla, nakoľko vozidlo sa neatáča pravidelne vo vzduchu, ale dopadne, odrazí sa, vyletí, opäť sa otočí, neprevracia sa pravidelne. Takže na základe toho, by sa mohlo zistiť, pokiaľ by tam zostali nejaké stopy, aj podľa

konečnej polohy pasažiera, či vypadol na začiatku, alebo na konci, čo však nebolo zdokumentované. Ing. Kóteleš poznamenal, že k zraneniam u žalobcu mohlo dôjsť aj potom, čo vyletel z motorového vozidla, pokiaľ by toto bolo riadne zaznamenané, nakoľko v tejto rýchlosti, v akej sa auto začalo prevracať, je možné, že človek z auta vyletí aj do výšky 5 až 7 metrov, a pokiaľ z takejto výšky spadne, ide tam o tupé násilie, ako to pomenoval aj MUDr. Sidor vo svojom posudku. A ak vyletel nepripútaný pasažier, mohlo týmto tupým tlakom na chrbát, alebo driek dôjsť k takýmto poškodeniam, avšak poznamenal, že nie je doktor, preto nevie odhadnúť, či sa to naozaj môže takto stať. Obaja znalci sa zhodli na tom, že pokiaľ ide o motorové vozidlo, ktoré je dovezené z Nemecka, ako to bolo aj v danom prípade, tieto motorové vozidlá pokiaľ majú nad 10 rokov, sú veľakrát vo veľmi mizernom stave, nemajú servisnú históriu, a nie je možné odhadnúť, či skutočne všetko v tomto motorovom vozidle je funkčné.

28. Na základe výpovede a konfrontácie znalcov, ako aj ich odborných vyjadrení a posudkov žalovaný dal vypracovať Inštitútu forenzných medicínskych expertíz s.r.o. znaleckej organizácii v odbore zdravotníctvo a farmácia v Bratislave súkromné odborné vyjadrenie vo veci posúdenia poranení vo vzťahu k použitiu bezpečnostných pásov vo vozidle u poškodeného U. L.. Táto znalecká organizácia s názvom forensic.sk vypracovala Odborné vyjadrenie č. 296/2019 zo dňa 28.8.2019. Z tohto odborného vyjadrenia súd zistil, že znalecká organizácia po analýze podkladov konštatuje, že poranenia, ktoré utrpel poškodený U. L. nevykazujú charakter poranení, ktoré vznikajú pri kontakte bezpečnostného pásu s telom pasažiera vo vozidle pri dopravnej nehode spojenej s nárazom vozidla. Charakter poranení, tak ako sú uvedené v znaleckom posudku MUDr. Sidora, PhD. predstavuje prevažne nárazové poranenia, ktoré mohli vzniknúť buď ešte vo fáze, kedy sa poškodený nachádzal v motorovom vozidle, teda kontaktom tela s interiérom vozidla, a ďalšie poranenia mohli vzniknúť vo fáze, keď bolo telo pasažiera odstredivou silou vymrštené z motorového vozidla navonok, a mohlo byť kontaktované s karosériou vozidla pri uplatnení odstredivých síl, a v konečnej fáze aj pri dopade tela na zemský povrch. Ak, by poškodený U. L. bol pripútaný bezpečnostným pásom, je vysoko pravdepodobné, že by z motorového vozidla, ani napriek jeho rotácii pri nehode nebol vymrštený. Pri pripútaní bezpečnostným pásom, by v teoretickej rovine mohli vzniknúť poranenia menšieho rozsahu, ako reálne vznikli, napr. menší rozsah poranení rebier, panvy, hrudníka, chrbtice. Poranenia hlavy a mozgu, by teoreticky mohli vzniknúť ako menej významné. Pri prevracaní osobného motorového vozidla okolo dlhej, alebo priečnej osi však vznikajú nárazové poranenia aj u osôb, ktoré sú pripútané bezpečnostným pásom, najmä ak vo vozidle nie sú aktivované airbegy. Pri prevracaní motorového vozidla nie je možné vždy ohraničiť a určiť, ktoré poranenia by jednoznačne vznikli, alebo, ktoré poranenia, by nevznikli pri použití bezpečnostných pásov. Presná rekonštrukcia pohybu osôb v interiéri vozidla pri nehodovom deji nie je možná, a preto nie je možné presne určiť rozsah poranení pri pripútaní, či nepripútaní. Komplexným hodnotením podkladov prípadu však znalecká organizácia favorizuje možnosť, že U. L. nebol vo vozidle pripútaný bezpečnostným pásom.

29. Žalovaný sa s odborným vyjadrením tejto znaleckej organizácie stotožnil v celom rozsahu.

30. Žalobca sa však s týmto odborným vyjadrením nestotožnil a namietal, že znalci z odboru medicíny nemôžu byť odborne spôsobilí na posúdenie predmetnej otázky, či žalobca bol pripútaný, ale nebol pripútaný bezpečnostným pásom, keď ani znalci z odboru dopravy jednoznačne nevedeli odpovedať na túto otázku, už aj z dôvodu, že dopravná nehoda nebola dostatočne zdokumentovaná. Dôkazné bremeno preukázania skutočnosti, či žalobca bol, alebo nebol pripútaný leží však výlučne na žalovanom, keďže ten tvrdí, že žalobca nebol pripútaný bezpečnostným pásom. Žalobca má za to, že žalovaný nepreukázal naplnenie základných predpokladov zodpovednosti za škodu u žalobcu, pretože nepreukázal protiprávne konanie žalobcu, a to nepripútanie bezpečnostným pásom, ďalej vznik a výšku škody, pretože výška škody, ktorá mala vzniknúť v dôsledku nepripútaní bezpečnostným pásom, oproti prípadu, ak by žalobca bol pripútaný bezpečnostným pásom, a príčinnú súvislosť medzi protiprávnym konaním a vznikom škody, teda nepreukázal, že v dôsledku nepripútaní bezpečnostným pásom, by došlo k väčšej škode na zdraví, ako keby poškodený pripútaný bezpečnostným pásom bol. Žalovaný nepreukázal presnú mieru spoluzavinenia, ktorá mala mať vplyv na vznik poistnej udalosti, prípadne zväčšenie následkov poistnej udalosti, a podľa uvedeného tak v preukázanej miere krátiť žalobcovi uplatnenú a preukázateľne vzniknutú náhradu škodu na zdraví. V záverečnej reči právny zástupca žalobcu okrem uvedeného poukázal na to, že v záverečnej reči poukázal na to že odborné vyjadrenie znaleckého ústavu forensic.sk je nejasné, neurčité, a takisto nebolo brané do úvahy viaceré posledných skutočností, ako napr. to, že či bol bezpečnostný pás nefunkčný, a v dôsledku uvedeného, došlo k vyvlečeniu tela pasažiera, alebo, či bol bezpečnostný pás funkčný, a v dôsledku poškodenia sedadla

spolujazdca pri dopravnej nehode došlo k vyvečeniu spolujazdca z bezpečnostného pásu a vymrštenia mimo poškodeného vozidla. Všetky dôkazy ako aj znalecké posudky znalcov, a rovnako aj ich výpovede na pojednávaní sa zhodli na jednej veci, že táto dopravná nehoda nebola riadne zadokumentovaná, no to nemôže byť na neprospech žalobcu.

31. Žalovaný na záver zhrnul, že z odbornej literatúry vyplýva, že súd je povinný hodnotiť každý dôkaz nielen jednotlivo, ale zároveň všetky dôkazy v ich vzájomnej súvislosti a to tak z hľadiska ich dôležitosti, zákonnosti, ako aj hodnovernosti zdroja. Z tohto pohľadu žalovaný poukázal na to, že sú tu dôkazy, ktoré svedčia v prospech jeho tvrdení a to jednak relácia dopravnej nehody vydaná podľa § 67 ods. 1 zák. č. 8/2009 o cestnej premávke, ďalej vyjadrenie nadporučíka Ing. Tirpáka, ktorý bol na mieste dopravnej nehody, jeho písomné vyjadrenie zo dňa 27.5.2016, kde zhodnotil stav na mieste dopravnej nehody, ako aj odôvodnil, prečo bolo zaznamenané, že žalobca nebol pripútaný bezpečnostným pásom, ďalej odborné vyjadrenie Ing. Kóteleša, ktorý bol súdom ustanovený znalec, teda nebol prizvaný žalovaným, vrátane jeho doplnku, a napokon aj odborné vyjadrenie Znaleckej organizácie forensic.sk. Žalovaný sa nestotožnil s tým, že by odborné vyjadrenia boli neurčité, alebo nedostatočné. Odborné vyjadrenie nie je tak formalizované, ako znalecký posudok, avšak to mu neuberá na hodnovernosti, alebo na odbornosti. Jednoznačne odborné vyjadrenia boli podané odborne spôsobilými osobami, resp. znaleckou organizáciou, toho času už Znaleckým ústavom forensic. Nie je nič neobvyklé, že znalci formulujú svoje závery na základe určitých pravdepodobností, najmä, ak chýbajú zaznamenané stopy dopravnej nehody. Inak by v mnohých prípadoch ani vôbec nebolo možné vypracovať znalecké posudky, napr. aj znalci z odboru písmo znactva formulujú svoje závery iba percentuálnym pomerom zhodným, teda na základe určitej pravdepodobnosti, a teda tak Ing. Kóteleš zotrval na svojich záveroch, že žalobca nebol pripútaný bezpečnostným pásom, ako aj znalecká organizácia forensic.sk hodnotila v podstate stav na základe kompletnej dokumentácie, ktorú mala k dispozícii zo spisu a na základe toho dospela k záveru, že žalobca nebol pripútaný bezpečnostným pásom, aj keď uvádzali tam viaceré možnosti, ale favorizovali tento záver. Tieto dôkazy svedčia o tom, že žalobca pripútaný nebol. Žalovaný poukázal na to, že podľa ustálenej súdnej praxe, spoluzavinenie škody explicitne nevyžaduje porušenie právnej povinnosti, pretože poškodený v zodpovedajúcom rozsahu znáša škodu aj vtedy, aj keď ju vyvolal akýmkoľvek svojim počínaním, či dokonca ak nastala v dôsledku náhody, ktorá sa mu prihodila. Ust. § 441 OZ dokonca možno v medziach analógie použiť aj v prípade, keď jednou z príčin vzniku škody boli aj objektívne okolnosti napr. živelná udalosť, náhoda, za ktorú nikto nezodpovedá, a pri nich sa náhrada škody znižuje obdobne ako pri zavinení poškodeného. Ako to totižto vyplýva z judikatúry, napr. rozsudok Najvyššieho súdu sp. zn. 25Cdo 657/2006 z 19.3.2008, alebo sp. zn. 25Cdo 1500/2006 z 15.7.2008, škodca zodpovedá za škodu, len v tom rozsahu v akom je jeho konanie, alebo opomenutie v príčinnej súvislosti so škodlivým následkom. Ak sa podieľa na vzniku škody i konanie poškodeného, prípadne akékoľvek okolnosti na jeho strane, ktoré sú vo vzťahu v príčinnej súvislosti s následkom, v tom rozsahu nemôže byť daný zodpovednosť žalovanému. Poškodenému sa pripočítajú všetky okolnosti na jeho strane, ktoré prispeli ku škodlivému následku bez ohľadu nato, či boli zavinené, alebo nie. Preto aj v prípade, ak by sa splnili nejaké predpoklady Ing. Hóboru v jeho znaleckom posudku, že napr. mohlo dôjsť k odopnutiu pásu, nárazom, nepripútaného S. Y. do sedadla žalobcu aj tak ide o okolnosť, ktorú nemožno pričítať škodcovi. Ďalej žalovaný uviedol, že ust. § 441 OZ o zavinení možno aplikovať aj vo vzťahu k ust. § 415 o splnení prevenčnej povinnosti poškodeným, ak poškodený koná v rozpore s takzvanou generálnou prevenčnou povinnosťou, a ak je toto jeho konanie je jednou z príčin vzniku škody, znáša svoju škodu pomerne. V tejto súvislosti žalovaný poukázal na aj na okolnosti vzniku dopravnej nehody, a t. j., že žalobca so svojim kamarátom Dominikom Juhásom nasadol do motorového vozidla o 03:00 hod. ráno za zlých poveternostných podmienok, a zlej viditeľnosti, išli rýchlosťou cca 120 km/hod., pričom Dominik Juhás, teda škoda mal len za obdobie podľa trestného rozsudku, ktorý je súčasťou spisu, od 6.1.2012 do 20.4.2013 až 5 záznamov o priestupkoch, pričom všetky sa týkali porušovania pravidiel cestnej premávky a bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky, preto žalovaný má za to, že žalobca aj takýmto svojim konaním so svojim kamarátom, s ktorým nastúpil do motorového vozidla, porušil prevenčnú povinnosť a došlo teda k vzniku škody. Pokiaľ ide o rozsah krátenia 25%, v tejto súvislosti žalovaný sa nestotožnil s tvrdením žalobcu, že on by mal preukazovať nejaký rozsah a to s poukazom na rozhodnutia súdu, napr. rozhodnutie Krajského súdu v Košiciach sp. zn. 2Co/516/2016 zo dňa 26.6.2017, alebo aj rovnako rozsudok Krajského súdu v Košiciach sp. zn. 1Co/46/2017 zo dňa 21.2.2018, kde rovnako súdy posudzovali spolu zavinenie v dôsledku nepripútania bezpečnostným pásom, pričom oba potvrdili rozhodnutia okresných súdov, a dospeli k záveru, že pri riešení otázky spolu zavinenia poškodeného na vzniku škody súdna prax dospela k záveru, že konečná úvaha o tom, nakoľko sa na spôsobení škody podieľal sám poškodený, a teda v akom rozsahu za škodu zodpovedá

sám, závisí vždy od okolnosti konkrétneho prípadu po vyhodnotení všetkých príčin vzniku škody, ako na strane vodiča, tak aj poškodeného spolujazdca, pričom toto rozhodnutie je v rámci voľnej úvahy súdu. Žalovaný teda uviedol, že pri krátení vychádzal z objektívnych podkladov, ktoré mal v rámci šetrenia predmetnej dopravnej nehody k dispozícii, a považuje teda tento rozsah krátenia za primeraný vzhľadom na porušenie povinnosti zo strany žalobcu.

32. Podľa § 2 písm. e) zákona č. 381/2001 Z.z. poisníkom ten, kto uzavrel s poisťovateľom zmluvu o poistení zodpovednosti (ďalej len "poistná zmluva").

33. Podľa § 2 písm. f) zákona č. 381/2001 Z.z. poisteným ten, na koho sa vzťahuje poistenie zodpovednosti.

34. Podľa § 3 ods. 1 zákona 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, 6a) 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 poistnú zmluvu má nájomca.

35. Podľa § 4 ods. 1 zákona č. 381/2001 Z.z. poistenie zodpovednosti sa vzťahuje na každého, kto zodpovedá za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla uvedeného v poistnej zmluve.

36. Podľa § 24 ods. 2 písm. b) zákona č. 381/2001 Z.z. kancelária poskytuje z poistného garančného fondu poistné plnenie za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla, za ktorú zodpovedá osoba bez poistenia zodpovednosti.

37. Podľa § 24 ods. 3 zákona č. 381/2001 Z.z. poškodený má právo uplatniť nárok na náhradu škody podľa odseku 2 proti kancelárii za rovnakých podmienok, za akých by mohol uplatniť nárok na náhradu škody proti poisťovateľovi podľa tohto zákona.

38. Podľa ust. § 44 Občianskeho zákonníka, pri škode na zdraví sa jednorazovo odškodňujú bolesti poškodeného a sťaženie jeho spoločenského uplatnenia.

39. Podľa § 420 zákona č. 40/1964 Zb. Občianskeho zákonníka (ďalej len "OZ") každý zodpovedá za škodu, ktorú spôsobil porušením právnej povinnosti.

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

41. Toto ustanovenie upravuje prípad, keď škodu síce spôsobila iná osoba (škodca - zodpovednostný subjekt), ale súčasne bola spôsobená aj zavinením poškodeného. V takomto prípade by nebolo správne, aby za škodu zodpovedal jeden alebo druhý. Kto bude zodpovedný a v akom rozsahu bude znášať následky spôsobenia škody, závisí od toho, či škoda bola spôsobená škodcom a aj zavinením poškodeného, alebo či škodu výlučne zaviniť poškodený. V prvom prípade znášajú škodu obaja, t.j. zodpovednostný subjekt a poškodený, pomerne. V tomto prípade treba zistiť mieru zavinenia poškodeného na spôsobení škody, najmä to, či poškodený svojím zavineným konaním prispel k vzniku škody alebo k zväčšeniu jej rozsahu. V druhom prípade, t.j. ak sa zistí, že poškodený si škodu zaviniť výlučne sám (napr. nedodržel bezpečnostné predpisy tým, že sa vyšplhal na stĺp elektrického vedenia vysokého napätia, pričom utrpel úraz), znáša aj škodu výlučne sám. Občiansky zákonník výslovne neupravuje otázku, či sa berie do úvahy nedbanlivostné konanie poškodeného vtedy, keď škodca spôsobil škodu úmyselným konaním. Podľa názoru praxe sa nedbanlivosť v takomto prípade neberie do úvahy ako dôvod rozdelenia bremena znášať škodu aj poškodeným.

42. Podľa § 799 ods. 2 OZ, ak malo vedomé porušenie povinností uvedených v odsekoch 1 a 2 podstatný vplyv na vznik poistnej udalosti alebo na zväčšenie rozsahu následkov poistnej udalosti, je poisťiteľ oprávnený plnenie z poistnej zmluvy znížiť podľa toho, aký vplyv malo toto porušenie na rozsah jeho povinnosti plniť. Poisťiteľ nie je oprávnený počas trvania poistnej zmluvy plnenie z poistnej zmluvy znížiť z dôvodu, že poistné nebolo riadne a včas zaplatené.

43. Podľa § 8 ods. 1 prvá veta, zák. č. 8/2009 Z.z. , osoba sediaca na sedadle povinne vybavenom bezpečnostným pásom alebo iným zadržiavacím zariadením 18) je povinná toto zariadenie použiť;

44. Podľa ust. § 11 ods. 6,7,8 zák. č. 381/2001 Z.z., poisťovateľ je povinný bez zbytočného odkladu začať prešetrovanie potrebné na zistenie rozsahu jeho povinnosti poskytnúť poistné plnenie a do troch mesiacov odo dňa oznámenia poškodeného o škodovej udalosti

a) skončiť prešetrovanie potrebné na zistenie rozsahu jeho povinnosti poskytnúť poistné plnenie a oznámiť poškodenému výšku poistného plnenia, ak bol rozsah povinnosti poisťovateľa poskytnúť poistné plnenie a nárok na náhradu škody preukázaný,

b) poskytnúť poškodenému písomné vysvetlenie dôvodov, pre ktoré odmietol poskytnúť alebo pre ktoré znížil poistné plnenie alebo poskytnúť poškodenému písomné vysvetlenie k tým uplatneným nárokom na náhradu škody, v ktorých nebol v ustanovenej lehote preukázaný rozsah povinnosti poisťovateľa poskytnúť poistné plnenie a výška poistného plnenia; písomné vysvetlenie sa považuje za doručené dňom, keď ho poškodený prevzal, odmietol prevziať, alebo dňom, keď ho pošta vrátila ako nedoručené. (7) Poisťovateľ je povinný poskytnúť poistné plnenie do 15 dní po skončení prešetrovania potrebného na zistenie rozsahu povinnosti poisťovateľa poskytnúť poistné plnenie alebo po doručení právoplatného rozhodnutia súdu o výške náhrady škody poisťovateľovi, ak z tohto rozhodnutia nevyplýva iná lehota na poskytnutie poistného plnenia. (8) Ak poisťovateľ nespĺní povinnosť podľa odseku 6, je povinný zaplatiť poškodenému úroky z omeškania podľa osobitného predpisu. 15a)

45. Podľa ust. § 3 zák. č. 437/2004 Z.z., náhrada za bolesť sa poskytuje jednorazovo; musí byť primeraná zistenému poškodeniu na zdraví, priebehu liečenia alebo odstraňovaniu jeho následkov. Náhrada za bolesť sa poskytuje na základe lekárskeho posudku (§ 7 a 8). Sadzby bodového hodnotenia za bolesť sú ustanovené v prílohe č. 1 v I. a III. časti. Ak niektoré poškodenie na zdraví nie je uvedené v sadzbach podľa odseku 2, použije sa sadzba za iné poškodenie na zdraví, s ktorým ho možno z hľadiska bolesti najlepšie porovnať. Ak sa po skončení liečenia vykoná v súvislosti s poškodením na zdraví operačný výkon, ktorý sa pôvodne nepredpokladal, poškodený má nárok na ďalšiu náhradu za bolesť ako za poškodenie na zdraví, s ktorým možno tento operačný výkon z hľadiska bolesti najlepšie porovnať.

46. Podľa § 517 ods. 1 OZ dlžník, ktorý svoj dlh riadne a včas nespĺní, je v omeškaní. Ak ho nespĺní ani v dodatočnej primeranej lehote poskytnutej mu veriteľom, má veriteľ právo od zmluvy odstúpiť; ak ide oddeliteľné plnenie, môže sa odstúpenie veriteľa za týchto podmienok týkať aj len jednotlivých plnení.

47. Podľa § 517 ods. 2 OZ ak ide o omeškanie s plnením peňažného dlhu, má veriteľ právo požadovať od dlžníka popri plnení úroky z omeškania, ak nie je podľa tohto zákona povinný platiť poplatok z omeškania; výšku úrokov z omeškania a poplatku z omeškania ustanovuje vykonávací predpis.

48. Na základe vykonaného dokazovania súd dospel k záveru, že žalobca má voči žalovanému v súlade so zák. č. 381/2001 Z.z. nárok na zaplatenie sumy 2.113,- € z titulu náhrady škody na zdraví, a to bolestného, pričom ide o poskytnutie poistného plnenia zo škodovej udalosti z 22.7.2013, pri ktorej došlo k dopravnej nehode, a žalobca ako spolucestujúci utrpel mnohopočetné zranenia. V trestnom konaní vedenom proti vinníkovi nehody T. U. (ktorý nemal uzatvorené povinné zmluvné poistenie) znalec MUDr. Zoltán Sidor, PhD., znalec z odboru zdravotníctvo a farmácia, odvetvie chirurgia - traumatológia v Znaleckom posudku č. 111/2013 v zmysle zák. č. 437/2004 Z. z. bodovo ohodnotil bolestné u poškodeného U. L. na 525 bodov, pričom jeden bod = 16,10 EUR, teda na sumu 8.453 EUR. Žalovaný uznal právny základ nároku a aj výpočet výšky tohto odškodnenia a plnil žalobcovi po podaní žaloby čiastočne vo výške 6.340,- €, a to dňa 28.4.2015. Poistné plnenie však krátil o 25% zo sumy 8.453,- € z dôvodu, spoluzavinenia, pretože podľa žalovaného žalobca porušil zákonnú povinnosť pri škodovej udalosti, keď nebol pripútaný bezpečnostným pásom, čo malo vplyv na vznik, resp. zväčšenie rozsahu následkov poistnej udalosti, teda zväčšenie rozsahu poškodení na zdraví žalobcu. Žalobca však tvrdil, že pripútaný bol a to vo všetkých svojich výpovediach ešte aj v rámci trestného konania. Preto bolo v priebehu konania vykonané rozsiahle dokazovanie znalcami z odboru cestnej dopravy, ako aj znaleckou organizáciou z odboru zdravotníctva a farmácia, ktorej súkromné odborné vyjadrenie predložil žalovaný na zistenie tejto spornej skutočnosti. Zo súkromného odborného vyjadrenia predloženého žalovaným, vypracovaného Inštitútom forenzných medicínskych expertíz s.r.o. vyplýva, že znalecká organizácia favorizuje, že nebol žalobca pripútaný, avšak pri takej dopravnej nehode, kedy sa vozidlo prevracia vznikajú nárazové poranenia aj u osôb, ktoré sú pripútané, a nie je možné ohraničiť a určiť, ktoré

poranenia, by jednoznačne boli vznikli, alebo, ktoré by neboli vznikli aj pri použití bezpečnostných pásov. Zo znaleckých posudkov resp. odborných vyjadrení Ing. Hóbor a Ing. Kőteleša, znalcov z odboru cestnej dopravy ako aj ich konfrontácie na pojednávaní nemal súd jednoznačne za preukázané, či žalobca bol alebo nebol pripútaný. Aj keď Ing. Kőteleš zaujal takmer jednoznačný záver, že žalobca pripútaný nebol, na základe znaleckého posudku, jeho doplnenia a tiež výpovede znalca Ing. Hóbor na pojednávaní pripustil, že aj teória, ktorou argumentoval Ing. Hóbor nie je vylúčená a teda je možné, že spolucestujúci na prednom sedadle môže byť vymrštený z motorového vozidla, aj keď je pripútaný, ak dôjde k poškodeniu operadla sedadla, kde tento spolucestujúci sedí v čase dopravnej nehody. V danom prípade bolo z fotodokumentácie v trestnom konaní viditeľné, že predné operadlo sedadla spolujazdca je poškodené. Znalec Ing. Hóbor navyše svoje tvrdenia a závery podložil aj konkrétnymi odôvodnenými úvahami a podložil ich aj odbornými štúdiami. Znalci sa však zhodli na tom, že miesto nehody nebolo dostatočne zdokumentované, nie je zrejmé kedy žalobca bol vymrštený z vozidla, kde sa nachádzalo jeho telo po nehode a či ku jeho zraneniam došlo ešte vo vozidle počas rotácií alebo až po vypadnutí z vozidla. Pokiaľ ide o vyjadrenie npr. P. S., či Reláciu dopravnej nehody v systéme žalovaného, tieto dôkazy súd vyhodnotil ako nevieryhodné. P. S. sa k tomu ako zaznamenal predmetnú nehodu súdu vyjadroval v roku 2016, pričom k nehode došlo v roku 2013, čo je značný časový odstup, teda pamätal si iba to čo bolo uvedené v jeho zázname. A. S. vo vyjadrení tvrdil, že spolujazdec Y., ktorý mal sedieť vzaďu bol po nehode vo vozidle, avšak z vykonaného dokazovania je jednoznačné, že vo vozidle nebol, pretože bol vymrštený a sám priznal, že nemal zapnuté bezpečnostné pásy, pričom z lekárskeho hľadiska utrpel iba ľahký úraz. Navyše v čase kedy A. S. sa dostavil k dopravnej nehode už žalobca na mieste nebol, pretože bol odvezený záchrankou do nemocnice. Súdu teda nie je teda zrejmé ako A. S. zistil, že žalobca nebol pripútaný, keď dopravná nehoda nie je ani dostatočne zdokumentovaná, zaznamenaná a odfotená. Súd preto vyhodnotil všetky vykonané dôkazy jednotlivo aj vo vzájomných súvislostiach a dospel k záveru, že nie je jednoznačne preukázané či bol alebo nebol žalobca pripútaný. Ak by žalobca v čase dopravnej nehody aj nebol pripútaný bezpečnostným pásom, čím by porušil ust. zák. č. 8/2004 Z.z., teda by porušil svoju zákonom stanovenú povinnosť, stále to nemožno kvalifikovať ako príčinnú súvislosť so vznikom škody takého rozsahu, aká žalobcovi zraneniami vznikla.

49. Súd s poukazom na rozsiahlu judikatúru, na ktorú poukazoval aj právny zástupca žalobcu vo svojich vyjadreniach, má za to, že v danom prípade bolo dôkazné bremeno na strane žalovaného, nakoľko ten tvrdil, že žalobca nebol pripútaný bezpečnostným pásom, v dôsledku čoho krátil poisťné plnenie o 25%. Preto bolo povinnosťou žalovaného preukázať túto skutočnosť. Konanie poškodeného, ktorým prispel k vzniku škody, alebo k zväčšeniu jej rozsahu, musí mať povahu protiprávneho konania, ktoré bolo príčinou vzniku škody, alebo jej zväčšenia (viď rozsudok Najvyššieho súdu ČR sp. zn. 25Cdo 2233/99). Dôkazné bremeno o určitej skutočnosti, nesie účastník, ktorý určité tvrdenie vzniesol (viď rozhodnutie Krajského súdu v Trnave sp. zn. 9Co 22/2012 zo dňa 23.7.2012). Keďže žalovaný tvrdil, že žalobca nebol pripútaný, prináleží jemu navrhnuť také dôkazy, ktoré by takéto skutočnosti osvedčili. Z vykonaného dokazovania však táto skutočnosť, že žalobca nebol pripútaný, nebola jednoznačne preukázaná. Žalovaný zároveň nepreukázal, že by porušenie právnej povinnosti zo strany žalobcu, ak by toto bolo preukázané, bolo kvalifikované ako spoluzavinenie na vzniku škody vyššieho rozsahu, než ku ktorému by došlo ak by túto povinnosť neporušil. Z odborného vyjadrenia znaleckej organizácie forensic.sk, ktorú predložil žalovaný, je zrejmé, že pri prevracaní motorového vozidla nie je možné vždy ohraničiť a určiť, ktoré poranenia by jednoznačne vznikli, alebo, ktoré poranenia by nevznikli pri použití bezpečnostných pásov a teda nie je možné jednoznačne určiť rozsah zranení pri pripútanom, resp. nepripútanom pasažierovi. Nebolo preto preukázané, že či by sa zmenšil alebo naopak zväčšil rozsah zranení žalobcu, ak by bol pripútaný (ak by súd vychádzal z toho, že žalobca pripútaný nebol), či následky jeho zranení, by boli bývali menšie, ako tie, čo vznikli, resp. že by došlo k zmenšeniu následkov. Žalovaný tiež tvrdil, že žalobca konal v rozpore s takzvanou generálnou prevenčnou povinnosťou, a toto jeho konanie bolo jednou z príčin vzniku škody, preto má znášať svoju škodu pomerne. Súd však má za to, že žalovaný nepreukázal, že žalobca mal resp. mohol vedieť o dopravných priestupkoch vodiča U., a ani to či mal možnosť zistiť v akom technickom stave bolo vozidlo pred nehodou. To, že žalobca s vodičom cestoval domov o 03:00 hod. ráno za zlých poveternostných podmienok, a zlej viditeľnosti, neznamená, že mal a mohol predpokladať, že vodič nezvládne riadenie vozidla a dôjde k dopravnej nehode, navyše sa potreboval dostať domov. Pokiaľ ide o to, že išli rýchlosťou cca 120 km/hod., túto okolnosť žalobca nemohol nijako ovplyvniť, keďže nebol vodič, ale len spolujazdec. Žalovaný teda nepreukázal ani to, že by žalobca porušil svoju prevenčnú povinnosť a došlo aj preto k vzniku škody.

50. Vzhľadom na to, že žalovaný nepreukázal hodnoverným spôsobom svoje tvrdenia, postup žalovaného pri znížení plnenia z poistnej udalosti v danom prípade teda súd považoval za nedôvodný. Preto sa súd stotožnil s názorom žalobcu, že postup žalovaného spočívajúci v nezaplatení vzniknutej škody žalobcu na zdraví je protizákonný, žalovaný neuniesol dôkazné bremeno a súd ho zaviazal na zaplatenie sumy 2.113,- € žalobcovi, o ktorú žalovaný krátil poistné plnenie.

51. Pokiaľ ide o úrok z omeškania, žalobca si uplatnil úrok z omeškania od 3.3.2014 vo výške 5,25% ročne z pôvodne uplatnenej sumy 8.453,- €, nakoľko mal za to, že od tohto dňa plynula žalovanému povinnosť vyplatiť poistné plnenie. Súd sa so začiatkom omeškania stotožnil, nakoľko 14.11.2013 bola žalovanému oznámená škodová udalosť, teda 3 mesiace uplynuli 14.2.2014, po pripočítaní 15 dní je počiatok omeškania 3.3.2014 v súlade so zákonom, taktiež aj výška úroku. Tento úrok zo sumy 8.453,- € súd počítal do 4.5.2015, keďže 5.5.2015 bol čiastočne uhradený nárok žalobcu zo strany žalovaného vo výške 6.340,- €. Preto od 5.5.2015 súd priznal úrok z omeškania iba z dlžnej istiny, ktorá aj ostala predmetom konania, a to zo sumy 2.113,- €, a to až do zaplatenia vo výške 5,25 % ročne.

52. V priebehu konania bolo nariadené znalecké dokazovanie, avšak trovy znaleckého dokazovania v plnom rozsahu boli hradené z preddavkov, ktoré zložil žalovaný, preto žiadne trovy štátu v danom prípade nevznikli.

53. O trovách konania súd rozhodol takto:

54. Podľa ust. § 255 CSP, súd prizná strane náhradu trov konania podľa pomeru jej úspechu vo veci. Ak mala strana vo veci úspech len čiastočný, súd náhradu trov konania pomerne rozdelí, prípadne vysloví, že žiadna zo strán nemá na náhradu trov konania právo.

55. Podľa ust. § 262 CSP, o nároku na náhradu trov konania rozhodne aj bez návrhu súd v rozhodnutí, ktorým sa konanie končí. O výške náhrady trov konania rozhodne súd prvej inštancie po právoplatnosti rozhodnutia, ktorým sa konanie končí, samostatným uznesením, ktoré vydá súdny úradník. Ak súd rozhoduje čiastočným rozsudkom alebo medzitymným rozsudkom, môže rozhodnúť, že o trovách konania bude rozhodnuté v rozsudku, ktorým rozhodne o všetkých uplatnených procesných nárokoch alebo o celom uplatnenom procesnom nároku.

56. Podľa ust. § 263 ods. 1 CSP, ak bola v konaní úspešná strana zastúpená advokátom, súd uvedie v uznesení o výške náhrady trov konania ako prijímateľa náhrady trov konania advokáta.

57. Vzhľadom na to, že žalobca bol v celom rozsahu úspešný, a súd mu priznal nárok na náhradu trov konania v rozsahu 100%, pričom o výške trov konania bude rozhodnuté samostatným uznesením po nadobudnutí právoplatnosti tohto rozsudku.

Poučenie:

Proti tomuto rozsudku možno podať odvolanie do 15 dní odo dňa jeho doručenia, na Okresný súd Košice I., v 3 písomných vyhotoveniach (§ 362 ods. 1 CSP).

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

Podľa ust. § 365 ods. 1 CSP odvolacie dôvody 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.

Podľa ust. § 365 ods.2 CSP odvolanie proti rozhodnutiu vo veci samej možno odôvodniť aj tým, že právoplatné uznesenie súdu prvej inštancie, ktoré predchádzalo rozhodnutiu vo veci samej, má vadu uvedenú v odseku 1, ak táto vada mala vplyv na rozhodnutie vo veci samej.

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

Ak povinný dobrovoľne nesplní, čo mu ukladá vykonateľné rozhodnutie, oprávnený môže podať návrh na vykonanie exekúcie podľa zákona č. 233/1995 Z. z. - o súdnych exekútoroch a exekučnej činnosti (Exekučný poriadok).