

Súd: Krajský súd Bratislava
Spisová značka: 3Co/155/2018
Identifikačné číslo súdneho spisu: 1216208348
Dátum vydania rozhodnutia: 28. 11. 2019
Meno a priezvisko sudcu, VSÚ: JUDr. Roman Bolebruch
ECLI: ECLI:SK:KSBA:2019:1216208348.1

ROZSUDOK V MENE SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Krajský súd v Bratislave v senáte zloženom z predsedu senátu JUDr. Romana Bolebrucha a sudcov JUDr. Alexandry Hanusovej a Mgr. Patricie Skotnickej v právnej veci žalobcu: H. K., M..N.. I. F. A., Š. X, G., IČO: 00 585 441, zastúpeného JUDr. Soňou Pohovejovou, advokátkou, Záhradnícka 37, Bratislava, proti žalovaným: X/ T. K.Q., M..N., H. XX, G., IČO: 31 383 408, zastúpený SEDLAČKO & PARTNERS, s.r.o., advokátska kancelária, Štefánikova 8, Bratislava, IČO: 36 853 186, X/ O. P., J.. XX.X.XXXX, A. Č.. XXX, Q. L. X.XXX,XX D. N. K., na odvolanie žalovaného 1/ proti rozsudku Okresného súdu Bratislava I č. k. 16C/75/2016-94, zo dňa 30.11.2017, takto

rozhodol:

Odvolací súd rozsudok súdu prvej inštancie v napadnutej časti p o t v r d z u j e.

Žalobcovi proti žalovanému 1/ nepriznáva nárok na náhradu trov odvolacieho konania.

odôvodnenie:

1. Napadnutým rozsudkom súd prvej inštancie uložil žalovaným 1/ a 2/ povinnosť zaplatiť žalobcovi spoločne a nerozdielne istinu vo výške 1.294,10 eura s úrokom z omeškania vo výške 5 % ročne zo sumy 1.294,10 eura odo dňa 11.10.2016 do zaplatenia, všetko spolu do troch dní odo dňa právoplatnosti tohto rozsudku; vo zvyšku žalobu zamietol. Žalobcovi priznal voči žalovaným 1/ a 2/ nárok na náhradu trov konania v rozsahu 100 %.

2. V odôvodnení uviedol, že žalobca sa žalobou domáhal voči žalovaným 1/ a 2/ zaplatenia sumy 1.294,10 eura spolu s úrokom z omeškania vo výške 5 % ročne zo sumy 1.294,10 eura odo dňa 17.5.2016 do zaplatenia, titulom náhrady škody, ku ktorej došlo na motorovom vozidle D.: A. v súvislosti so škodovou udalosťou dňa 29.5.2014 I. A. na Š. W.. Ku škodovej udalosti došlo tak, že žalovaný 2/ ako vodič motorového vozidla D.: A. otvoril dvere a poškodil motorové vozidlo D.: A., držiteľ ktorého mal v čase škodovej udalosti u žalobcu uzavreté havarijné poistenie vozidla. Žalobca ako havarijný poisťovateľ poskytol poškodenému poistné plnenie v sume 1.294,10 eura, ktorého náhradu si uplatnil voči žalovanému 1/ podľa § 15 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 v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon č. 381/2001 Z. z.“) a voči žalovanému 2/ podľa § 415 a § 420 ods. 1 Občianskeho zákonníka.

3. Žalovaný 1/ vo vyjadrení k žalobe navrhol, aby súd žalobu v celom rozsahu zamietol. Nárok žalobcu považoval za nedôvodný, keďže tento nebol predmetom poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla z dôvodu, že ku škode nedošlo pri prevádzke vozidla a škoda nebola vyvolaná osobitnou povahou prevádzky motorového vozidla. Poukázal na § 427 Občianskeho zákonníka, v zmysle ktorého prevádzkovateľ motorového vozidla nie je zodpovedný za všetky škody spôsobené motorovým vozidlom, ale len za tie, ktoré boli vyvolané osobitnou povahou prevádzky, na

rozhodnutie Najvyššieho súdu Slovenskej republiky č. Rc 1Cz 42/1971 publikované v Zbierke súdnych rozhodnutí a stanovísk NS SR pod č. 9/1972, podľa ktorého motorové vozidlo je v prevádzke nielen vtedy, keď sa pohybuje, ale aj vtedy, keď síce stojí, ale v chode je jeho motor a na rozhodnutie publikované pod č. 20/1976, podľa ktorého zodpovednosť za škodu spôsobenú prevádzkou dopravných prostriedkov sa posudzuje podľa § 427 Občianskeho zákonníka len vtedy, ak je táto škoda vyvolaná zvláštnou povahou prevádzky dopravného prostriedku. Uviedol, že samotné otvorenie dverí nemožno považovať za špecifikum povahy prevádzky vozidla, keď nie je okolnosťou, ktorá je vlastná osobitnej povahe prevádzky vozidla. Ak poistený porušil nejakú povinnosť, išlo o prevenčnú povinnosť podľa § 415 Občianskeho zákonníka, preto bolo možné uvažovať o zodpovednosti podľa § 420 Občianskeho zákonníka, avšak takéto porušenie nezakladalo zodpovednosť za škodu krytú povinným zmluvným poistením poisteného, a preto žalovaný 1/ povinnosť nahradiť škodu nemal. V čase stretu vozidla poisteného u žalobcu s dverami motorového vozidla poisteného u žalovaného 1/ nebol motor vozidla zn. I. A. v chode a vozidlo sa ani samovoľne nepohybovalo, bolo odstavené. Išlo o situáciu odlišnú od zaužívaného výkladu pojmu „prevádzka“. Ďalej žalovaný 1/ namietol žalobcom uplatnené úroky z omeškania. Poukázal na § 11 ods. 6, 7 a 8 zákona č. 381/2001 Z. z. a uviedol, že v trojmesačnej lehote od oznámenia o poistnej udalosti zo dňa 21.7.2014 splnil listom zo dňa 6.8.2014 podmienku, ktorá v zmysle § 11 ods. 7 zákona č. 381/2001 Z. z. zbavuje zodpovednosti platiť úrok z omeškania žalobcovi. Žalovaný 1/ nebol povinný uhradiť úroky z omeškania žalobcovi, a to až do okamihu splatnosti poistného plnenia, ktorým je 15 dní odo dňa doručenia právoplatného rozhodnutia súdu o výške náhrady škody poistiteľovi.

4. Žalovaný 2/ uplatnený nárok žalobcu neuznal a žiadal žalobu v celom rozsahu zamietnuť. Uviedol, že si splnil svoju povinnosť o povinnom zmluvnom poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla v zmysle zákona č. 381/2001 Z. z., keďže bol zmluvne poistený. Škoda bola spôsobená motorovým vozidlom na pozemnej komunikácii v cestnej premávke. Skutkové okolnosti neboli sporné, k udalosti došlo dňa 29.5.2014 o 11.30 hod. v A. na Š. W., kedy vodič vozidla otvoril dvere a poškodil spätné zrkadlo idúceho vozidla. Otváranie vozidla bol bezprostredný úkon po skončení jazdy. Poukázal na rozhodnutie Najvyššieho súdu Slovenskej republiky publikované pod č. R 9/1972, podľa ktorého motorové vozidlo je v prevádzke nielen vtedy, keď sa pohybuje. Prevádzkou motorového vozidla je aj príprava na jazdu a bezprostredné úkony po ukončení jazdy a úkony potrebné na udržiavanie vozidla. Už samotné uvedenie motora do chodu patrí k prevádzke motorového vozidla bez ohľadu na to, či sa vozidlo uvedie do pohybu alebo nie, či sa tak stalo na ceste, prípadne na inom verejnosti prístupnom priestranstve. Z uvedeného bolo zrejmé, že na danú vec sa vzťahoval zákon č. 381/2001 Z. z. Ďalej uviedol, že za škodu nebol zodpovedný vzhľadom k tomu, že vodič poškodeného motorového vozidla D.: A. nedodrжал pri predchádzaní jeho motorového vozidla dostatočný odstup, ak by ho totiž dodrжал, nemohlo by dôjsť k poškodeniu jeho vozidla otváraním dverí na vozidle.

5. Súd prvej inštancie mal vykonaným dokazovaním preukázané, že žalobca ako havarijný poisťovateľ poskytol prevádzkovateľovi poškodeného motorového vozidla zn. G. X, D.: A., spoločnosti K - Partners s.r.o. (poistenému), poistné plnenie spolu vo výške 1.294,10 eura. Poskytnuté poistné plnenie zodpovedalo nákladom vykonanej opravy poškodení motorového vozidla zn. G. X, D.: A., vzniknutých pri škodovej udalosti spôsobenej dňa 29.5.2014 pri prevádzke motorového vozidla zn. I. A., D.: A.. Vyplatením poistného plnenia žalobcom poškodenému (poistenému) prešlo na žalobcu v zmysle § 813 ods. 1 Občianskeho zákonníka právo na náhradu škody spôsobenej prevádzkou motorového vozidla zn. I. A.. Z faktúry predloženej žalobcom č. P. zo dňa 20.6.2014 vyplývalo, že za opravu motorového vozidla bola vyfakturovaná suma 1.460,07 eura bez DPH a z predložených dokladov tiež vyplývalo, že žalobca poistenému poskytol titulom poistného plnenia sumu 1.294,10 eura, teda sumu zodpovedajúcu sume nákladov za opravu po zohľadnení dohodnutej spoluúčasti vo výške 165,53 eura (1.460,07 eura - 165,97 eura). Žalovaný 1/ a 2/ v priebehu konania jednotlivé fakturované položky za opravu nijakým spôsobom nenamietali. Základným predpokladom vzniku zodpovednosti za škodu bolo porušenie právnej povinnosti, existencia škody, príčinná súvislosť medzi porušením právnej povinnosti a škodou a zavinenie, ktoré sa prezumovalo. Žalovaný 1/ ako poisťovateľ motorového vozidla v dôsledku prevádzky, ktorou škoda vznikla, zodpovedal za škodu, ktorá bola spôsobená poškodenému (havarijne poistenému u žalobcu) podľa § 15 ods. 1 zákona č. 381/2001 Z. z., keď prevádzkovateľ vozidla, ktoré bolo povinne zmluvne poistené u žalovaného 1/ zodpovedal za škodu v zmysle § 427 Občianskeho zákonníka. Žalovaný 1/ neuviedol žiaden liberačný dôvod, ktorý by mal za následok zbavenie sa jeho zodpovednosti za škodu, ktorá vznikla poškodenému v súvislosti so škodovou udalosťou. Podľa § 427 Občianskeho zákonníka išlo o objektívnu zodpovednosť za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla, pričom predpokladom vzniku zodpovednosti podľa tohto ustanovenia bola udalosť vyvolaná

osobitnou povahou prevádzky dopravného prostriedku, vznik škody a príčinná súvislosť medzi udalosťou a vznikom škody. Medzi stranami nebolo sporné, že k škodovej udalosti došlo dňa 29.5.2014 medzi motorovým vozidlom D.: A. a vozidlom D.: A., že škodu spôsobenú otvorením predných ľavých dverí, teda dverí vodiča, spôsobil žalovaný 2/. Sporným zostalo, či žalovaný 1/ zodpovedal za škodu ako poisťovateľ motorového vozidla podľa zákona č. 381/2001 Z. z., teda či ku škodovej udalosti došlo počas prevádzky motorového vozidla. Žalovaný 1/ vychádzajúc z listinných dokladov, doplňujúceho dotazníka škodovej udalosti vyplnenom žalovaným 2/, zotrval na tvrdení, že za škodu na vozidle nezodpovedal, keďže vozidlo, ktorým bola spôsobená škoda, nebolo v tom čase v prevádzke, pretože jeho motor bol vypnutý. Súd prvej inštancie sa nestotožnil s tvrdením žalovaného 1/, podľa ktorého k stretu motorových vozidiel nedošlo pri prevádzke vozidla, keďže žalovaný 2/ pri svojej výpovedi pred súdom jednoznačne uviedol, že dvere na vozidle na strane vodiča otvoril v čase, keď vozidlo bolo naštartované a on s vozidlom parkoval tak, že chcel zaparkovať mimo pravého jazdného pruhu na vozovke, pričom pootvoril dvere s úmyslom presvedčiť sa, či vozidlo nebude tvoriť prekážku v cestnej premávke iným vozidlám. Pri otvorení dverí v čase, keď motor vozidla bol stále v chode, do takto náhle vytvorenej prekážky narazilo vozidlo poškodeného. Popis škodovej udalosti a okolností, za ktorých k nej došlo, bol podľa názoru súdu prvej inštancie logický a uveriteľný. Súd prvej inštancie nemal dôvod neuveriť tvrdeniam žalovaného 2/ po vysvetlení okolností, za ktorých došlo k vypísaniu doplňujúceho dotazníka škodovej udalosti. Bolo pravdou, že žalovaný 2/ v dotazníku uviedol, že vozidlo nebolo naštartované, ale túto okolnosť vysvetlil tým, že dotazník vypisoval jeho syn či manželka a on sám si neuvedomil, čo bolo v dotazníku uvedené. Pri škodovej udalosti neboli ani v jednom vozidle spolujazdci, ktorí by mohli potvrdiť tvrdenie žalovaného 2/ a výsluch vodiča poškodeného vozidla žiadna zo strán vykonať nenavrhol. Žalovaný 1/ nepredložil žiaden dôkaz vyvracajúci výpoveď žalovaného 2/ ohľadne okolností škodovej udalosti.

6. Ďalej súd prvej inštancie poukázal na rozhodnutie R 9/1972 (Rozsudok Najvyššieho súdu SSR sp. zn. 1 Cz 42/1971, zo dňa 27.10.1971), podľa ktorého je motorové vozidlo v prevádzke nielen vtedy, keď sa pohybuje, ale aj vtedy, keď sice stojí, ale v chode je jeho motor. Prevádzkou motorového vozidla je aj príprava k jazde a bezprostredné výkony po ukončení jazdy, ako aj výkony potrebné na udržiavanie vozidla. Už samo uvedenie motoru do chodu patrí k prevádzke motorového vozidla bez ohľadu na to, či sa vozidlo uvedie do pohybu a či nie, či sa to stalo na ceste, na inom verejnosti prístupnom priestranstve alebo ešte v garáži a či motor uviedol do chodu sám prevádzateľ alebo jeho pracovník. Súd prvej inštancie mal vzhľadom na uvedené za to, že poistený u žalovaného 1/ zodpovedal za škodu, ktorá vznikla na motorovom vozidle zn. G. v zmysle § 427 Občianskeho zákonníka, keďže v konaní mal za preukázané, že škodová udalosť bola vyvolaná osobitnou povahou prevádzky motorového vozidla, že došlo k vzniku škody, taktiež bola preukázaná príčinná súvislosť medzi škodovou udalosťou a vznikom škody a nebol preukázaný liberačný dôvod v zmysle § 428 Občianskeho zákonníka. Súd prvej inštancie mal za preukázané zavinenie prevádzkovateľa motorového vozidla, ktoré bolo poistené u žalovaného 1/, na vzniku škody, keď otvorením ľavých predných dverí na vozidle bolo poškodené motorové vozidlo havarijne poistené u žalobcu. Žalobca, na ktorého prešiel nárok na náhradu škody vyplatením poistného plnenia mal voči žalovanému 2/ ako vodičovi motorového vozidla, ktorý zapríčinil vznik škodovej udalosti, nárok na náhradu škody ako voči subjektu zodpovednému za škodu podľa § 420 Občianskeho zákonníka. Žalovaný 2/ zavinil škodovú udalosť porušením právnych predpisov o premávke na pozemných komunikáciách a zodpovedal za vzniknutú škodu poškodenému, v prejednávanej veci žalobcovi ako jeho poisťovateľovi, ktorý škodu nahradil. Žalovaný 2/ bol vodič motorového vozidla a svojím konaním škodu spôsobil, keď zanedbal prevenčnú povinnosť, keďže bolo jeho povinnosťou pri otváraní dverí vozidla presvedčiť sa či nespôsobí náhlu prekážku pre idúce vozidlo, na ktorom bola spôsobená škoda. Žalobca teda v konaní preukázal dôvodnosť uplatneného nároku, vznik škody, jej výšku, príčinnú súvislosť medzi vznikom škody a škodovou udalosťou a zavinenie žalovaného 2/ na vzniku škody.

7. Pokiaľ išlo o žalobcom uplatnený nárok na úroky z omeškania, súd prvej inštancie mal za to, že žalovaní 1/ a 2/ sa dostali s náhradou žalobcom uplatneného plnenia do omeškania, a to odo dňa nasledujúceho po doručení žaloby žalobcu. Žaloba bola žalovanému 1/ a 2/ doručená spolu s platobným rozkazom dňa 10.10.2016. Súd prvej inštancie priznal žalobcovi uplatnené úroky z omeškania odo dňa nasledujúceho po doručení žaloby žalovaným 1/ a 2/, teda odo dňa 11.10.2016. Súd žalobu zamietol v časti uplatnených úrokov z omeškania odo dňa 17.5.2016.

8. O nároku na náhradu trov konania rozhodol súd prvej inštancie podľa § 255 ods. 2 zákona č. 160/2015 Z. z. Civilný sporový poriadok v znení neskorších predpisov (ďalej len „C.s.p.“), teda podľa úspešnosti

žalobcu v konaní a priznal žalobcovi voči žalovaným 1/ a 2/ nárok na náhradu trov konania v rozsahu 100 %. Žalobca bol v konaní celkovo úspešný v prevažnej miere, neúspech žalobcu bol v nepatrnej časti, keď súd prvej inštancie žalobu zamietol v časti uplatneného príslušenstva, úroku z omeškania odo dňa 17.5.2016 a priznal úroky z omeškania odo dňa 11.10.2016.

9. Proti výroku I. a výroku III. rozsudku súdu prvej inštancie podal odvolanie žalovaný 1/ a navrhol, aby odvolací súd rozsudok súdu prvej inštancie v napadnutej časti zmenil tak, že žalobu v tejto časti zamietne a žalovanému 1/ prizná proti žalobcovi nárok na náhradu trov konania v plnom rozsahu. Odvolanie odôvodnil tým, že súd prvej inštancie dospel na základe vykonaných dôkazov k nesprávnym skutkovým zisteniam, rozhodnutie súdu prvej inštancie vychádzalo z nesprávneho právneho posúdenia vecí a konanie malo inú vadu, ktorá mohla mať za následok nesprávne rozhodnutie vo veci.

10. V odôvodnení odvolania uviedol, že skutkovým základom prejednávanej veci bola škodová udalosť, ku ktorej došlo dňa 29.5.2014 v Galante. Žalovaný 2/ otvoril predné dvere motorového vozidla zn. I. A., D.I.: A. (poistené u žalovaného 1/), pričom poškodil motorové vozidlo zn. G. X, D.: A. (havarijne poistené u žalobcu). Žalobca následne vyplatil poistné plnenie poškodenému a toto si titulom regresu vymáhal od žalovaného 1/, ako poisťovateľa žalovaného 2/ (vinníka nehody). Žalovaný 1/ odmietol poskytnúť plnenie v prospech žalobcu, a to z dôvodu, že škodová udalosť nebola predmetom poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla, keďže ku škode nedošlo pri prevádzke motorového vozidla. V konaní pred súdom prvej inštancie bol žalobca povinný preukázať, že ku škode došlo pri tejto prevádzke. Vyhodnotenie uvedenej rozhodujúcej okolnosti záviselo od dôkazných prostriedkov, ktoré sa navzájom negovali. Napriek tomu, že rozpor medzi dôkaznými prostriedkami odstránený nebol, súd prvej inštancie žalobe takmer v celom rozsahu vyhovel. Takýto postup súdu prvej inštancie bol neakceptovateľný a zakladal vadu konania v zmysle § 365 ods. 1 písm. f) C.s.p. Nárok žalobcu voči žalovanému 1/ by mohol byť eventuálne daný iba vtedy, ak by sa v rámci dokazovania dostatočne preukázalo, že škodová udalosť nepochybne vznikla v dôsledku prevádzky motorového vozidla, k čomu však nedošlo. Keďže motorové vozidlo žalovaného 2/ nebolo v čase škodovej udalosti v pohybe, rozhodujúce pre posúdenie nároku žalobcu bolo to, či motor bol alebo nebol v chode. V rámci dokazovania pritom došlo ku konkurencii dôkazných prostriedkov, keď žalovaný 2/ najprv v doplňujúcom dotazníku k hláseniu škodovej udalosti č. XXXX.XXXX/XXX uviedol, že jeho motorové vozidlo nebolo v čase dopravnej nehody naštartované a neskôr na pojednávaní dňa 30.11.2017 uviedol, že motorové vozidlo bolo naštartované. K preukázaniu skutočnosti, či motor bol alebo nebol v chode, tak existovali iba dva dôkazné prostriedky, ktoré si odporovali. Išlo pritom o dôkazné prostriedky získané od jedinej osoby (žalovaného 2/), ktorá mala imanentný záujem na procesnom úspechu žalobcu voči žalovanému 1/. Ak by totiž v konaní bolo preukázané, že motor vozidla nebol v chode, ako pôvodne žalovaný 2/ uviedol v dotazníku k škodovej udalosti, škodová udalosť by nebola predmetom povinného zmluvného poistenia. V dôsledku toho by súd žalobu voči žalovanému 1/ v celom rozsahu zamietol a nárok žalobcu priznal iba voči žalovanému 2/. Žalovaný 2/ tak bol mimoriadne motivovaný „pozmeniť“ vo svojej výpovedi okolnosti, za ktorých došlo k škodovej udalosti. Súd prvej inštancie sa pri hodnotení dôkazov prezentovanými okolnosťami nezaoberal. V odôvodnení napadnutého rozhodnutia iba konštatoval, že pozmenený popis škodovej udalosti žalovaným 2/ je logický a uveriteľný. Žalovaný 2/ totiž vo svojej výpovedi uviedol, že pri škodovej udalosti údajne parkoval. Z tohto tvrdenia súd prvej inštancie bez ďalšieho vyvodil, že pri parkovaní musel byť motor vozidla automaticky v chode. Žalovaný 2/ sa pritom o údajnom parkovaní prvýkrát zmienil až pri výsluchu. Túto skutočnosť neuvádzal ani v oznámení o poistnej udalosti, ani v doplňujúcom dotazníku k hláseniu škodovej udalosti, a dokonca ani vo svojom odpore proti platobnému rozkazu zo dňa 19.10.2016.

11. Žalovaný 1/ zdôraznil, že v súlade so zásadou voľného hodnotenia dôkazov bol súd prvej inštancie povinný navzájom si odporujúce dôkazy hodnotiť a zdôvodniť, prečo niektoré z nich pokladal za nevierohodné, prečo niektoré odmietol vziať pri meritórnom rozhodnutí do úvahy, prípadne aj prečo sa niektorými dôkaznými návrhmi odmietol zaoberať. Tieto nedostatky odôvodnenia zakladali vadu nepreskúmateľnosti rozhodnutia (I. ÚS 114/08; II. ÚS 849/2015; uznesenie Najvyššieho súdu Slovenskej republiky sp. zn. 5 MCdo 10/2012, zo dňa 15.10.2012; uznesenie Najvyššieho súdu Slovenskej republiky sp. zn. 4 Cdo/310/2009, zo dňa 11.2.2010; uznesenie Najvyššieho súdu Slovenskej republiky sp. zn. 5 Obdo/8/2012, zo dňa 29.2.2012). Rozhodnutiu súdu vo veci samej musí predchádzať činnosť súdu zameraná na spoľahlivé zistenie skutkového stavu, a teda dokazovanie zodpovedajúce garanciam obsiahnutým v princípe rovnosti zbraní a v práve na kontradiktórne konanie (I. ÚS 52/03; uznesenie Najvyššieho súdu Slovenskej republiky sp. zn. 5Cdo/44/2012, zo dňa 5.6.2012, uznesenie

Najvyššieho súdu Slovenskej republiky sp. zn. 5 Obdo/8/2012, zo dňa 29.2.2012). Ďalej uviedol, že pri hodnotení dôkazov nie je zo strany všeobecného súdu prípustný eklektický a neopodstatnený výber dôkazov smerujúcich k jednostranným záverom (uznesenie Najvyššieho súdu Slovenskej republiky sp. zn. 5 MCdo 10/2012, zo dňa 15.10.2012). V prejednávanej veci sa však súd prvej inštancie bez náležitého odôvodnenia priklonil k dôkaznému prostriedku, ktorý ex post produkoval zainteresovaný subjekt (žalovaný 2/). Skutkový stav preto nebol súdom prvej inštancie zistený dostatočne na to, aby mohla byť daná pasívna vecná legitímácia na strane žalovaného 1/. Napadnutý rozsudok bol preto nepreskúmateľný a založený na nesprávnych skutkových zisteniach.

12. Žalobca sa k podanému odvolaniu žalovaného 1/ nevyjadril.

13. Žalovaný 2/ sa k podanému odvolaniu žalovaného 1/ nevyjadril.

14. Odvolací súd viazaný rozsahom a dôvodmi odvolania (§ 379, § 380 ods. 1 C.s.p.) preskúmal rozsudok súdu prvej inštancie v napadnutej časti, prejednal odvolanie žalovaného 1/ bez nariadenia odvolacieho pojednávania podľa § 385 ods. 1 C.s.p. a dospel k záveru, že rozsudok súdu prvej inštancie je v napadnutých výrokoch vecne správny. Rozsudok verejne vyhlásil v zmysle § 378 ods. 1 C.s.p. v spojení s § 219 ods. 3 C.s.p.

15. Vychádzajúc z obsahu spisového materiálu a vyjadrení strán sporu bolo v konaní možné ustáliť, že medzi stranami nebol sporný priebeh skutkového deja, ktorý predchádzal vzniku škodovej udalosti (s výnimkou otázky chodu motora vozidla, ktorým bola spôsobená škoda, v okamihu škodovej udalosti), ani okruh subjektov zainteresovaných na škodovej udalosti. V konaní nebola sporná ani aktívna legitímácia žalobcu, na ktorého prešlo podľa § 813 ods. 1 Občianskeho zákonníka právo na náhradu škody, keďže ako poisťovateľ poškodeného motorového vozidla poskytol poistenému (poškodenému) titulom poistného plnenia sumu 1.294,10 eura, ktoré v danom prípade predstavovalo výšku nákladov súvisiacich s opravou a navrátením poškodeného motorového vozidla do predchádzajúceho stavu, a ktorej výška nebola zo strany žalovaných tiež nikdy namietaná. Pokiaľ išlo o okruh žalovaných subjektov, týmito boli v prípade žalovaného 1/ poisťovateľ motorového vozidla, ktorým bola spôsobená škoda a v prípade žalovaného 2/ vodič motorového vozidla, ktorým bola spôsobená škoda. Žalobca si uplatnil náhradu škody vo vzťahu k žalovanému 2/ podľa § 415 a § 420 ods. 1 Občianskeho zákonníka (resp. podľa § 427 Občianskeho zákonníka), keďže mal za to, že žalovaný 2/ zaviniel škodovú udalosť porušením všeobecnej preventívnej povinnosti a právnych predpisov o premávke na pozemných komunikáciách. Vzhľadom na to, že súd prvej inštancie mal nepochybne preukázané všetky predpoklady vzniku zodpovednosti žalovaného 2/ za škodu spôsobenú na majetku poškodeného, poisteného u žalobcu, v rozsudku zaviazal žalovaného 2/ povinnosťou nahradiť žalobcovi ním spôsobenú škodu. Skutkové a právne závery súdu prvej inštancie v tomto smere neboli v rámci odvolacieho konania procesne relevantným spôsobom spochybnené, a preto odvolací súd, viazaný rozsahom a dôvodmi odvolania, správnosť týchto záverov súdu prvej inštancie ďalej v rámci odvolacieho konania nepreskúmal.

16. V konaní pred súdom prvej inštancie a v odvolacom konaní však zostala medzi stranami sporná otázka, či bola žaloba dôvodne uplatnená aj vo vzťahu k žalovanému 1/. Súd prvej inštancie dospel v konaní k záveru, že ku škodovej udalosti došlo počas prevádzky motorového vozidla, keď mal z vykonaných dôkazov (najmä z výsluchu žalovaného 2/) za preukázané, že žalovaný 2/ spôsobil škodovú udalosť otvorením ľavých predných dverí na strane vodiča motorového vozidla, ktorým bola spôsobená škoda, v čase, kedy motor vozidla bol stále v chode, pričom do takto náhle vytvorenej prekážky narazilo vozidlo poškodeného. Na základe uvedeného súd prvej inštancie ustálil, že žalovaný 1/ ako poisťovateľ motorového vozidla v dôsledku prevádzky, ktorou škoda vznikla, zodpovedal za škodu, ktorá bola spôsobená poškodenému (havarijne poistenému u žalobcu) podľa § 15 ods. 1 zákona č. 381/2001 Z. z., keď prevádzkovateľ vozidla, ktoré bolo povinne zmluvne poistené u žalovaného 1/, zodpovedal za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla v zmysle § 427 Občianskeho zákonníka. Žalovaný 1/ v podanom odvolaní namietal tento záver súdu prvej inštancie, keďže mal za to, že súd prvej inštancie sa nedostatočne vysporiadal s dôkazmi produkovanými v priebehu konania, ktoré viedli k protichodným záverom, a to osobitne s dotazníkom k hláseniu škodovej udalosti č. XXXX.XXXX/XXX, v ktorom bolo uvedené, že motorové vozidlo, ktorým bola spôsobená škoda, nebolo v čase dopravnej nehody naštartované, a preto podľa žalovaného 1/ nebolo možné prijať záver o tom, že škodová udalosť vznikla v dôsledku osobitnej povahy prevádzky motorového vozidla.

17. Na základe takto vymedzeného skutkového a právneho stavu veci bola dôvodnosť odvolania žalovaného 1/ podmienená zodpovedaním otázky, či sa na vzniknutú škodovú udalosť tak, ako vyplývala z vyjadrení strán sporu a z vykonaného dokazovania, vzťahovala osobitná zodpovednosť za škodu spôsobenú prevádzkou dopravného prostriedku v zmysle § 427 Občianskeho zákonníka a či zodpovedala rozsahu poistenia zodpovednosti podľa § 4 ods. 1 zákona č. 381/2001 Z. z. Hoci právny poriadok Slovenskej republiky neobsahuje legálnu definíciu pojmu „prevádzka motorového vozidla“, obsah tohto pojmu bolo potrebné vykladať s ohľadom na existujúcu rozhodovaciu prax súdov Slovenskej republiky, a tiež s ohľadom na názory právnej vedy. Okrem toho nebolo v konaní o žalobou uplatnenom nároku možné opomenúť skutočnosť, že právna úprava poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla v zmysle zákona č. 381/2001 Z. z. má svoj právny základ v práve Európskej únie, keďže označeným zákonom bola prebraná smernica Rady 72/166/EHS zo dňa 24.4.1972 o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú motorovými vozidlami a kontroly plnenia povinnosti poistenia tejto zodpovednosti (ďalej len „smernica 72/166/EHS“), nahradená v súčasnosti platnou smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2009/103/ES zo dňa 16.9.2009 o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel a o kontrole plnenia povinnosti poistenia tejto zodpovednosti (smernica 2009/103/ES“), a preto bolo v prejednávanej veci potrebné zohľadniť i európsky prvok determinujúci rozhodovaciu činnosť súdov Slovenskej republiky.

18. Vychádzajúc z rozhodovacej praxe súdov Slovenskej republiky a odbornej literatúry bolo možné konštatovať, ako obdobne uvádzal aj súd prvej inštancie v odôvodnení napadnutého rozsudku, že pojem „prevádzka vozidla“ nemožno vykladať prísne reštriktívne. Okrem samotného pohybu dopravného prostriedku ako výsledku využitia motorickej či nemotorickej (napríklad ľudskej či zvieracej) sily, je potrebné pod tento pojem zahrnúť celé spektrum činností bezprostredne súvisiacich s využitím sily dopravného prostriedku, a to najmä činnosti súvisiace s prípravou na pohyb, prehliadkou dopravného prostriedku pred jazdou, s uvedením motora do chodu, nastupovanie a vystupovanie cestujúcich, premiestňovanie osôb a vecí vo vozidle, nakladanie a vykladanie tovaru, činnosť smerujúcu ku skončeniu jazdy, bezprostredné úkony po ukončení jazdy (napr. otvorenie a zatvorenie dverí), a pod. Pojem „prevádzka vozidla“ je teda definovaný takými činnosťami, prípadne stavmi, ktoré sú potrebné na využitie motorickej a nemotorickej sily na jazdu (pohyb) a na udržiavanie dopravného prostriedku v stave spôsobilom na prevádzku. Pohyb dopravného prostriedku zväčša vždy predstavuje jeho prevádzku, kým udržiavanie dopravného prostriedku v prevádzkyschopnom stave, ako činnosť tvoriaca súčasť prevádzky dopravného prostriedku, musí podliehať individuálnemu posúdeniu na základe kritéria vecnej a časovej bezprostrednosti vzťahu týchto činností k pohybu dopravného prostriedku. Pre vznik zodpovednosti pritom nie je podstatný teritoriálny aspekt prevádzky, t. j. či k uskutočňovaniu činností, ktoré tvoria obsah pojmu „prevádzka vozidla“, dochádza na verejnom priestranstve alebo v súkromných priestoroch, resp. či sa činnosť, ktorá má predstavovať prevádzku motorového vozidla uskutočňuje na mieste na to určenom alebo mimo takého miesta. Rovnako nie je relevantná skutočnosť, či činnosti, ktoré tvoria obsah pojmu „prevádzka vozidla“ uskutočňuje prevádzkovateľ alebo iná osoba; rozhodujúcim aspektom nie je ani to, či príslušný dopravný prostriedok spĺňa administratívnoprávne či iné technické požiadavky na jeho prevádzku. Pokiaľ ide o časové vymedzenie prevádzky dopravného prostriedku, okamih uvedenia dopravného prostriedku do prevádzky, ako i okamih ukončenia prevádzky je potrebné individualizovať vo vzťahu ku konkrétnemu dopravnému prostriedku a konkrétnym okolnostiam súvisiacim s prevádzkou dopravného prostriedku; v rámci tohto aspektu sa hodnotí, či posudzované činnosti súvisia s prípravou, uvedením alebo udržiavaním dopravného prostriedku v pohybe, resp. s jeho ukončením do takej miery, že ich realizáciu možno označiť za nevyhnutnú či bezprostredne súvisiacu s prevádzkou motorového vozidla. Pritom je potrebné poznamenať, že prevádzka dopravného prostriedku sa nepreušuje zastávkami na ceste, počas ktorých je v činnosti hybná sila dopravného prostriedku, ani zastavením dopravného prostriedku s cieľom pokračovať v jazde, a to aj keď dôjde k vypnutiu motorickej pohonnej sily. Dopravný prostriedok je v prevádzke aj vtedy, ak je síce dopravný prostriedok odstavený, ale miestne, časovo alebo vecne nevhodným spôsobom, v dôsledku čoho zostáva súčasťou dopravnej premávky; za ukončenie prevádzky sa považuje až odstavenie dopravného prostriedku na mieste na to určenom spolu s odstavením hybnej sily (motora), prípadne jeho odstavenie miestne a časovo vhodným spôsobom tak, aby netvorilo prekážku dopravnej premávky. Ďalej je potrebné podotknúť, že osobitnú povahu prevádzky dopravného prostriedku je potrebné vnímať nielen vo vzťahu k pohybu dopravného prostriedku, ale aj v súvislosti s technickým vybavením dopravného prostriedku, s jeho konštrukčnými špecifikami, atď. Za udalosti vyvolané osobitou povahou prevádzky dopravného prostriedku sa potom považujú aj také skutočnosti, ktoré súvisia s prevádzkou dopravného prostriedku, a ktoré spočívajú v

určitej nebezpečnosti tejto prevádzky a sú objektívne spôsobilé vyvolať vznik škody. V osobitnej povahe prevádzky sa prejavujú charakteristické vlastnosti prevádzky, akými sú napríklad rýchlosť, vybavenie technického zariadenia, konštrukcia dopravného prostriedku, a pod. (obdobne napr.: Š., S., O., M., G., Z., P.H., S., N., P., Y., S. a kol. Občiansky zákonník I., II. § 1 ? 880. Komentár. Praha: C. H. Beck, 2015, s. 1403-1422; Fekete, I.: Občiansky zákonník 1. Veľký komentár, Bratislava: Eurokódex, 2011, s. 1109-1110). Pri hodnotení dôvodnosti podanej žaloby preto bolo potrebné vychádzať z takto definovanej množiny situácií zodpovedajúcim obsahu pojmu „prevádzka motorového vozidla“.

19. Keďže ostatné predpoklady vzniku zodpovednosti za škodu boli nepochybne v konaní pred súdom prvej inštancie preukázané, v prejednávanej veci bola predmetom sporu otázka, či otvorenie dverí na motorovom vozidle D.: A., ktoré nebolo v rozhodujúcom čase v pohybe, a v dôsledku ktorého došlo ku vzniku škody na motorovom vozidle poškodeného, možno subsumovať pod osobitný prípad zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou dopravného prostriedku. V konaní na súde prvej inštancie sa strany sporu, rovnako ako konajúci súd, venovali predovšetkým zodpovedaniu otázky, či v čase vzniku škodovej udalosti bol motor vozidla, ktorým bola spôsobená škoda, v chode, keďže od tejto okolnosti odvodzovali skutočnosť, či vzniknutá škodová udalosť spadala pod vymedzenie predpokladov zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou dopravného prostriedku v zmysle § 427 Občianskeho zákonníka a pod rozsah poistenia zodpovednosti za škodu v zmysle príslušných ustanovení zákona č. 381/2001 Z. z. V tejto súvislosti však odvolací súd konštatuje, že posúdenie otázky, či bol motor vozidla v čase vzniku škodovej udalosti vypnutý, nepovažoval pre hodnotenie dôvodnosti podanej žaloby a založenie zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla pri existujúcom skutkovom stave, za kľúčové. V prejednávanej veci totiž došlo ku škodovej udalosti v nepochybnej súvislosti s technicko-konštrukčnými predispozíciami osobného motorového vozidla, a to konkrétne s konštrukčným vyhotovením a predurčeným spôsobom mechanizmu otvárania a zatvárania dverí, ktorý je vlastný a nevyhnutný pre užívanie osobných motorových vozidiel, a ktorý nesporne súvisí s využitím motorického potenciálu a prevádzkou dopravného prostriedku, a tiež spočíva v určitej nebezpečnosti, ktorá je objektívne spôsobilá vyvolať vznik škody, a to bez ohľadu na to, či je motorové vozidlo v pohybe alebo stojí, a tiež bez ohľadu na to, či je motor vozidla vypnutý. V zmysle vyššie uvedených kritérií hodnotenia pojmu „prevádzka motorového vozidla“ totiž odvolací súd zastáva názor, že otváranie dverí motorového vozidla je nepochybne úkon uskutočňovaný v priamej súvislosti s prevádzkou motorového vozidla, a to ako úkon predchádzajúci nastúpeniu do motorového vozidla, t. j. úkon predchádzajúci uvedeniu motorového vozidla do pohybu alebo ako úkon predchádzajúci vystúpeniu z motorového vozidla, t. j. úkon bezprostredne časovo, vecne i teritoriálne nadväzujúci na ukončenie pohybu (jazdy) motorového vozidla, ako tomu bolo v prejednávanej veci.

20. Na zdôraznenie správnosti vyššie uvedeného právneho záveru odvolacieho súdu možno poukázať aj na aktuálnu rozhodovaciu prax Ústavného súdu Slovenskej republiky, ktorý v uznesení sp. zn. I. ÚS 533/2017, zo dňa 8.11.2017, okrem iného konštatoval: „Keďže prevádzka motorového vozidla, ktorú sťažovateľka striktnie viaže iba na chod motora, nie je objektívne a reálne možná bez toho, aby vodič aj nastúpil do motorového vozidla s cieľom uvedenia motora do chodu a po jeho vypnutí, aby z neho nevystúpil, úmerne tomu nemožno len samotný chod motora považovať za dostatočné hraničné kritérium pre určenie rozmedzia, kedy sa škoda spôsobená stojacim motorovým vozidlom bude a kedy sa nebude považovať za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla podľa § 427 Občianskeho zákonníka, podľa ktorého predpokladom na založenie objektívnej zodpovednosti prevádzkovateľa motorového vozidla je, aby škoda bola vyvolaná osobitnou povahou jeho prevádzky, nevyhnutne však nemusí ísť iba o škodu spôsobenú priamo jazdou. Prevádzkou motorového vozidla teda nie je iba činnosť spočívajúca v chode motora, ale je to aj činnosť, resp. činnosti, ktoré sú nevyhnutne potrebné na využitie tohto jeho motorického potenciálu (napr. vystupovanie a nastupovanie do motorového vozidla, čerpanie pohonných hmôt), resp. s jeho využitím bezprostredne súvisia. Inými slovami, vypnutím motora prevádzka vozidla nekončí, pretože za tým nasledujú ďalšie úkony bezprostredne nadväzujúce na skončenie jazdy, t. j. ako v danom prípade otvorenie dverí predchádzajúce vystúpeniu vodiča z vozidla.“ Na základe rozhodovacej činnosti Ústavného súdu Slovenskej republiky teda bolo možné konštatovať, že právne názory nižších súdov, ktoré v rámci svojej rozhodovacej činnosti vyslovili opačný názor na otázku naplnenia predpokladov vzniku zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla pri škode vzniknutej pri otváraní dverí motorového vozidla, na ktoré v priebehu konania odkazoval žalovaný 1/, boli prekonané. Odvolací súd sa s vyššie citovaným názorom Ústavného súdu Slovenskej republiky stotožňuje a v súvislosti s rozhodovaním prejednávanej veci na tieto závery v plnom rozsahu odkazuje.

21. Navyše vyslovený záver odvolacieho súdu v prejednávanej veci zodpovedá aj požiadavke eurokonformného výkladu práva Európskej únie, ktoré podstatným spôsobom determinuje aktuálnu podobu slovenskej právnej úpravy poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel, a tiež požiadavke zosúladenia rozhodovacej činnosti všeobecných vnútroštátnych súdov s rozhodovacou činnosťou Súdneho dvora Európskej únie v otázkach prekračujúcich oblasť výlučnej právomoci orgánov členských štátov.

22. K uvedenému odvolací súd bližšie uvádza, že hoci v smernici 72/166/EHS (ako ani v aktuálne platnej smernici 2009/103/ES) tiež nenachádzame vyčerpávajúcu legálnu definíciu pojmu „prevádzka motorových vozidiel“, Súdny dvor Európskej únie sa opakovane v rámci konaní o prejudiciálnych otázkach o výklade práva Európskej únie venoval výkladu tohto pojmu, pričom prihliadajúc na predmet sporu bolo prioritne možné poukázať na jeho záver vyslovený v rozsudku Súdneho dvora Európskej únie zo dňa 4.9.2014, vo veci Vnuk, C-162/13, v bodoch 42, 47 - 49 a 59, v zmysle ktorých „ani článok 1 smernice 72/166/EHS, ani jej článok 3 ods. 1, ani žiadne iné ustanovenie tejto smernice alebo iných smerníc o povinnom poistení totiž v súvislosti s týmto pojmom neodkazujú na právo členských štátov. Podľa ustálenej judikatúry Súdneho dvora však z potreby jednotného uplatňovania práva Únie, ako aj zo zásady rovnosti vyplýva, že znenie ustanovenia práva Únie, ktoré neobsahuje žiadny výslovný odkaz na právo členských štátov s cieľom určiť jeho zmysel a rozsah pôsobnosti, si v zásade vyžaduje samostatný a jednotný výklad v celej Európskej únii, ktorý musí zohľadňovať nielen znenie tohto ustanovenia, ale aj jeho kontext a cieľ sledovaný právnou úpravou, ktorej je súčasťou... V druhom rade sa teda treba zamerať na všeobecnú systematiku a účel právnej úpravy Únie v oblasti povinného poistenia, ktorej súčasťou je článok 3 ods. 1 smernice 72/166/EHS. V tejto súvislosti treba uviesť, že žiadna zo smerníc o povinnom poistení neobsahuje definíciu toho, čo treba rozumieť pod pojmami „nehoda“, „škoda“, „prevádzka“ alebo „používanie“ vozidiel v zmysle týchto smerníc. Tieto pojmy je však potrebné chápať vzhľadom na dvojaký cieľ, a to cieľ ochrany poškodených účastníkov nehôd spôsobených motorovými vozidlami a cieľ liberalizácie pohybu osôb a tovarov s vyhlídkou realizácie vnútorného trhu, ktorý sledujú tieto smernice... Za týchto okolností a vzhľadom na všetky úvahy uvedené vyššie treba na položenú prejudiciálnu otázku odpovedať tak, že článok 3 ods. 1 smernice 72/166/EHS sa má vykladať v tom zmysle, že pojem „prevádzka vozidiel“ uvedený v tomto ustanovení sa vzťahuje na akékoľvek používanie vozidla, ktoré je v súlade s jeho obvyklou funkciou.“

23. V nadväznosti na takto definovanú potrebu jednotného výkladu pojmu „prevádzka motorových vozidiel“ v rámci všetkých členských štátov Európskej únie a účel sledovaný uvedenou smernicou, ktorým je najmä ochrana poškodených účastníkov škodových udalostí spôsobených motorovými vozidlami, odvolací súd v súvislosti s predmetom prejednávanej veci ďalej poukazuje na rozsudok Súdneho dvora Európskej únie zo dňa 28.11.2017, vo veci V. O. M., C-514/16, body 37 - 39, v rámci ktorých Súdny dvor Európskej únie konštatoval: „Treba zdôrazniť, že motorové vozidlá uvedené v článku 1 bode 1 smernice 72/166/EHS, nezávisle od ich charakteristik, majú obvykle slúžiť ako dopravný prostriedok. Z toho vyplýva, že pod pojem „prevádzka vozidiel“ patrí v zmysle článku 3 ods. 1 smernice 72/166/EHS akékoľvek používanie vozidla ako dopravného prostriedku. V tejto súvislosti skutočnosť, že vozidlo zúčastnené na dopravnej nehode bolo v čase jej vzniku odstavené, sama osebe nevyklučuje, že používanie tohto vozidla v tomto momente mohlo patriť do jeho funkcie dopravného prostriedku a v dôsledku toho pod pojem „prevádzka vozidiel“ v zmysle článku 3 ods. 1 smernice 72/166/EHS. Otázka, či jeho motor bol v čase vzniku nehody v chode alebo nie, nie je v tejto súvislosti rozhodujúca.“ Rovnako je v prejednávanej veci potrebné poukázať aj na právny názor vyslovený v rozsudku Súdneho dvora Európskej únie zo dňa 15.11.2018, vo veci G. G. F. U., C-648/17, v bodoch 36 - 40, 44, 45 a 48, v ktorých bolo uvedené: „V predmetnom prípade sa treba domnievať, že akt otvorenia dverí vozidla predstavuje jeho používanie, ktoré je v súlade s jeho funkciou dopravného prostriedku, keďže umožňuje naloženie a vyloženie nákladu a najmä nástup a výstup osôb, ktoré sa majú prepravovať alebo sa prepravovali prostredníctvom tohto vozidla. Tento záver nie je ovplyvnený okolnosťou, že vozidlá, o ktoré ide vo veci samej, sa v čase nehody nehýbali a nachádzali sa na parkovisku. Treba totiž pripomenúť to, že skutočnosť, že vozidlo implikované v nehode v okamihu, keď došlo k nehode, stálo, nevyklučuje sama osebe, aby používanie tohto vozidla v tomto okamihu mohlo patriť do jeho funkcie dopravného prostriedku a v dôsledku toho pod pojem „prevádzka vozidiel“ v zmysle článku 3 ods. 1 smernice 72/166/EHS. K otvoreniu dverí totiž zvyčajne dôjde, len ak vozidlá stoja. Okrem toho Súdny dvor takisto rozhodol, že to, či motor dotknutého vozidla v čase nehody bežal alebo nie, nie je o nič viac rozhodujúce. Pokiaľ ide ďalej o okolnosť, že vozidlá, o ktoré ide vo veci samej, sa nachádzali na parkovisku, treba pripomenúť, že rozsah pojmu „prevádzka vozidiel“ v zmysle článku 3 ods. 1 smernice 72/166/EHS

nezávisí od charakteristiky povrchu, na ktorom sa vozidlo používa... Z judikatúry ďalej vyplýva, že pod pojem „prevádzka vozidiel“ v zmysle článku 3 ods. 1 smernice 72/166/EHS patrí „akékoľvek“ použitie vozidla, ktoré je v súlade s jeho obvyklou funkciou, teda s funkciou dopravného prostriedku. V tejto súvislosti treba zdôrazniť, že toto použitie vozidiel sa neobmedzuje na ich riadenie, ale zahŕňa akty, ktoré, tak ako sú uvedené v bode 36 tohto rozsudku, sú obvykle takisto vykonávané pasažiermi... Vzhľadom na všetky vyššie uvedené úvahy treba odpovedať na položené otázky tak, že článok 3 ods. 1 smernice 72/166/EHS sa má vykladať v tom zmysle, že pod pojem „prevádzka vozidiel“, uvedený v tomto ustanovení, patrí situácia, v ktorej pasažier stojaceho vozidla na parkovisku pri otváraní dverí tohto vozidla narazil do vozidla, ktoré stálo vedľa neho a poškodil ho.“

24. Na podklade citovaných záverov Ústavného súdu Slovenskej republiky a Súdneho dvora Európskej únie teda bolo nesporne možné dospieť v konaní k záveru, že škodovú udalosť, ku ktorej došlo dňa 29.5.2014 na motorovom vozidle zn. G. X, D.: A., v dôsledku otvorenia dverí vodičom (žalovaným 2/) motorového vozidla zn. I. A., D.: A., bolo potrebné považovať za udalosť, ktorá bola vyvolaná osobitnou povahou prevádzky motorového vozidla. Keďže v konaní bol tiež nepochybne zistený vznik škody, jej výška a príčinná súvislosť medzi škodovou udalosťou a vznikom škody, pri súčasnej sprísnenej (objektívnej) povahe zodpovednosti, ktorá nevyžadovala na vznik sekundárneho zodpovednostného právneho vzťahu zavinenie, keď v prejednávanej veci navyše nebol tvrdný ani preukazovaný liberačný dôvod podľa § 428 Občianskeho zákonníka, v odvolacom konaní bolo možné konštatovať naplnenie všetkých predpokladov vzniku zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou dopravného prostriedku v zmysle § 427 a nasl. Občianskeho zákonníka a v priamej nadväznosti na to aj dôvodnosť žaloby uplatnenej voči žalovanému 1/ ako poisťovateľovi, vo vzťahu ku ktorému prináležalo žalobcovi právo uplatniť nárok na náhradu škody v zmysle § 4 ods. 1, 2 a 4 v spojení s § 15 zákona č. 381/2001 Z. z.

25. Žalovaný 1/ odôvodnil odvolanie proti rozsudku v napadnutej časti tým, že súd prvej inštancie dospel na základe vykonaných dôkazov k nesprávnym skutkovým zisteniam, a to v časti, v ktorej ustálil, že motor vozidla, ktorým bola spôsobená škoda, bol v okamihu škodovej udalosti vypnutý, pričom súd prvej inštancie sa podľa žalovaného 1/ nevysporiadal so skutočnosťou, že v tomto smere boli v konaní produkované iba dva dôkazy, ktoré navyše viedli k protichodným záverom. V súvislosti so zisťovaním skutkového stavu veci zo strany súdu prvej inštancie namietol žalovaný 1/ aj nepreskúmateľnosť rozsudku, ktorá mala byť spôsobená tým, že súd prvej inštancie si riadne nespĺnil povinnosť navzájom si odporujúce dôkazy hodnotiť a zdôvodniť, prečo niektoré z nich pokladal za nevierohodné, prečo niektoré odmietol vziať pri meritórnom rozhodnutí do úvahy, prípadne aj prečo sa niektorými dôkaznými návrhmi odmietol zaoberať. Žalovaný 1/ mal za to, že v prejednávanej veci sa súd prvej inštancie bez náležitého odôvodnenia priklonil k dôkaznému prostriedku, ktorý ex post produkoval zainteresovaný subjekt (žalovaný 2/), skutkový stav preto nebol podľa žalovaného 1/ súdom prvej inštancie zistený dostatočne na to, aby mohla byť daná pasívna vecná legitímácia na strane žalovaného 1/. K tejto odvolacej argumentácii žalovaného 1/ odvolací súd uvádza, ako ostatne poznamenal už vyššie v odôvodnení tohto rozhodnutia, že skutočnosť, či bol motor vozidla, ktorým bola spôsobená škoda pri otvorení jeho dverí, vypnutý a auto naštartované, nebola pre posúdenie naplnenia predpokladov vzniku zodpovednosti za škodu podľa § 427 Občianskeho zákonníka relevantná, a preto odvolacia námietka žalovaného 1/ voči spôsobu, akým sa súd prvej inštancie vysporiadal s nesúladosťou obsahu doplňujúceho dotazníka k hláseniu škodovej udalosti č. XXXX.XXXX/XXX s obsahom výpovede žalovaného 2/ na pojednávaní dňa 30.11.2017 v otázke chodu motora v rozhodnom okamihu, nemenila nič na skutočnosti, že súd prvej inštancie rozhodol správne, keď v konaní na základe správne aplikovanej príslušnej právnej normy konštatoval dôvodnosť žalobcom uplatneného nároku vo vzťahu k obom žalovaným subjektom. Nad rámec nevyhnutného však odvolací súd uvádza, že súd prvej inštancie v odôvodnení napadnutého rozsudku stručne a zrozumiteľne vysvetlil dôvody, pre ktoré považoval pre posúdenie otázky chodu motora v čase škodovej udalosti za dôveryhodnejší výsluch žalovaného 2/ na pojednávaní pred súdom prvej inštancie ako opis priebehu škodovej udalosti v predložennom doplňujúcom dotazníku k hláseniu škodovej udalosti, keď poukázal na to, že žalovaný 2/ bol priamy účastník škodovej udalosti a jeho výpoveď bolo možné považovať za logickú a zmysluplnú; tiež poukázal na to, že predložený doplňujúci dotazník k hláseniu škodovej udalosti bol spísaný tretím, na škodovej udalosti priamo nezainteresovaným subjektom, pričom v konaní absentoval akýkoľvek iný dôkaz, ktorý by potvrdzoval priebeh skutkového deja v otázke chodu motora tak, ako ho opisoval žalovaný 1/. Hoci v tomto smere nepovažoval odvolací súd posudzovanú okolnosť pre rozhodnutie vo veci samej za relevantnú, napriek tomu konštatuje, že odôvodnenie napadnutého rozsudku, v rámci ktorého sa súd prvej inštancie vysporiadal s existenciou rôznych záverov vyplývajúcich z vykonaných dôkazov, pri ozrejmnení dôvodov,

pre ktoré priznal väčšiu dôveryhodnosť výsluchu žalovaného 2/, nepovažoval za nepreskúmateľné. Vzhľadom na to, že odvolací súd v rámci preskúmania rozsudku súdu prvej inštancie v napadnutej časti nezistil prítomnosť uplatnených odvolacích dôvodov, v dôsledku ktorých by bolo potrebné konštatovať nezákonnosť napadnutého výroku I. rozsudku, tento ako vecne správny potvrdil (§ 387 ods. 1 C.s.p.).

26. Na základe vyššie uvedeného bolo následne v odvolacom konaní možné potvrdiť (§ 387 ods. 1 C.s.p.) aj napadnutý výrok III. rozsudku súdu prvej inštancie, ktorým bolo rozhodnuté o náhrade trov konania pred súdom prvej inštancie, keďže pomer úspechu strán v konaní, od ktorého sa výrok odvíjal, a ktorý bol správne určený súdom prvej inštancie v zmysle § 255 ods. 1 a 2 C.s.p., zostal nezmenený aj po preskúmaní rozsudku v napadnutej časti odvolacím súdom.

27. O nároku na náhradu trov odvolacieho konania rozhodol odvolací súd podľa § 396 ods. 1 C.s.p. v spojení s § 255 ods. 1 C.s.p. a § 262 ods. 1 C.s.p. tak, že žalobcovi, ktorý mal v odvolacom konaní plný úspech, nepriznal proti žalovanému 1/ nárok na náhradu trov odvolacieho konania, keďže mu v odvolacom konaní preukázateľne žiadne trovy nevznikli.

28. Toto rozhodnutie prijal senát Krajského súdu v Bratislave pomerom hlasov 3:0.

Poučenie:

Proti rozhodnutiu odvolacieho súdu je prípustné dovolanie, ak to zákon pripúšťa (§ 419 C.s.p.) v lehote dvoch mesiacov od doručenia rozhodnutia odvolacieho súdu oprávnenému subjektu na súde, ktorý rozhodoval v prvej inštancii. Ak bolo vydané opravné uznesenie, lehota plynie znovu od doručenia opravného uznesenia len v rozsahu vykonanej opravy (§ 427 ods. 1 C.s.p.).

Dovolateľ musí byť v dovolacom konaní zastúpený advokátom. Dovolanie a iné podania dovolateľa musia byť spísané advokátom (§ 429 ods. 1 C.s.p.).

V dovolaní sa popri všeobecných náležitostiach podania uvedie, proti ktorému rozhodnutiu smeruje, v akom rozsahu sa toto rozhodnutie napáda, z akých dôvodov sa rozhodnutie považuje za nesprávne (dovolacie dôvody) a čoho sa dovolateľ domáha (dovolací návrh) (§ 428 C.s.p.).