

Súd: Krajský súd Bratislava
Spisová značka: 8Co/73/2018
Identifikačné číslo súdneho spisu: 1211208928
Dátum vydania rozhodnutia: 24. 09. 2019
Meno a priezvisko sudcu, VSÚ: JUDr. Jana Vičková
ECLI: ECLI:SK:KSBA:2019:1211208928.2

ROZSUDOK V MENE SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Krajský súd v Bratislave v senáte zloženom z predsedníčky senátu JUDr. Jany Vičkovej a členov senátu JUDr. Ondreja Krajča a JUDr. Moniky Holickej v spore žalobcu: P & P Invest, s.r.o., Trojičné nám. 5-9, Bratislava, IČO: 36 794 058, zastúpeného: Advokátska kancelária - JUDr. Tomáš Havlík, s.r.o., so sídlom Mickiewiczova 9, Bratislava, proti žalovanému: Wüstenrot poisťovňa, a.s., Karadžičova 17, Bratislava, IČO: 31 383 408, zastúpenému: SEDLAČKO & PARTNERS, s.r.o., so sídlom Štefánikova 8, Bratislava, o zaplatenie 37 219 eur s príslušenstvom, o odvolaní žalobcu proti rozsudku Okresného súdu Bratislava II zo dňa 05. októbra 2017, č.k. 12C/118/2011-515, takto

rozhodol:

Odvolací súd napadnutý rozsudok súdu prvej inštancie potvrdzuje.
Žalovaný má nárok na náhradu trov odvolacieho konania v celom rozsahu.

odôvodnenie:

1. Napadnutým rozsudkom zamietol súd prvej inštancie žalobu, ktorou sa žalobca domáhal zaplatenia sumy 37 219 eur spolu s úrokom z omeškania titulom náhrady škody, a žalovanému priznal nárok na náhradu trov konania v plnom rozsahu. Poukázal na to, že žalobca sa domáhal zaplatenia náhrady škody v sume 37 219 eur na tom skutkovom základe, že dňa 12. 06. 2010 došlo k dopravnej nehode, pri ktorej U. O., ako vodič motorového vozidla Citroen, narazil v dôsledku mikrospánku do pred ním idúceho motorového vozidla BMW 530 XD, v dôsledku čoho vznikla škoda na motorovom vozidle poškodeného S. Q. značky BMW, pričom tento si škodu uplatnil u žalovaného ako poisťovateľa škodu. Poukázal na dokazovanie k priebehu dopravnej nehody vykonané výsluchom svedkov G.. X. C., interného kontrolóra žalovaného, U. O., ktorý bol v čase dopravnej nehody vodičom motorového vozidla Citroen, P. U., ktorý bol v čase dopravnej nehody vodičom vozidla BMW, poškodeného S. Q. a majiteľa vozidla Citroen U. P.. Z listinných dôkazov mal preukázané, že k nehode malo dôjsť tak, že vodič Citroenu U. O. mal dostať mikrospánok a následne narazil do motorového vozidla BMW. Z dotazníka poškodeného zistil, že vodič vozidla BMW išiel rýchlosťou 60km/hod., k dopravnej nehode malo dôjsť v pravom jazdnom pruhu, pričom vozidlá išli priamočiario za sebou, vozidlo BMW potom čo do jeho vozidla narazilo motorové vozidlo Citroen, začalo brzdiť. Z dotazníka o vzniku škodovej udalosti zo dňa 06. 08. 2010 zistil, že vodič motorového vozidla Citroen išiel rýchlosťou cca 60-70km/hod. Z plániku nehody v dotazníku poisťného vyplýva, že náraz vozidiel bol priamočiary (autá išli rovno za sebou). Poukázal na to, že svedok U. O.H., ktorý bol v čase dopravnej nehody vodičom motorového vozidla Citroen, si nepamätal ako došlo k dopravnej nehode, uviedol, že dostal niekde v okolí O. J. Q. W. mikrospánok, a preto nabúral do vozidla modrej farby, pričom nevedel uviesť či išlo o vozidlo Audi alebo vozidlo BMW, ktoré malo po nehode rozbitú prednú i zadnú časť, nepamätal si, či on privolal majiteľa motorového vozidla Citroen alebo tento bol na mieste nehody, pretože on dal odtiahnuť motorové vozidlo Citroen a uviedol, že v čase pred nehodou išiel rýchlosťou cca 90 km/hod. v pravom jazdnom pruhu. Svedok P. U., ktorý bol v čase dopravnej nehody vodičom BMW, uviedol, že vychádzal na diaľnicu z Petržalky smerom na Stupavu, zaraďoval

sa do svojho ľavého jazdného pruhu a pohyboval sa rýchlosťou 70 km/hod., keď bol zaradený vo svojom ľavom jazdnom pruhu zaregistroval motorové vozidlo Citroen, v tom momente ani nebrzdil, ani nezrýchľoval, ani nevykonával žiadny vyhýbací manéver. Konštatoval, že technická prijateľnosť stretu vozidiel bola zásadnou otázkou pre priznanie uplatneného nároku, a preto považoval za potrebné zistiť, či stret vozidiel z hľadiska poškodení, ktoré vykazujú, mohol nastať, teda či k vykázaným poškodeniam motorových vozidiel, ktoré sa mali stretnúť, mohlo dôjsť deklarovaný spôsobom. Zdôraznil, že za deklarovaný škodový dej treba považovať s ohľadom na § 15 ods. 1 zákona č. 381/2001 Z.z. v spojení s § 799 ods. 2 Občianskeho zákonníka, ten, ktorý bol oznámený poisťovateľovi poškodeným, ako aj ten, ktorý oznámil v zmysle § 10 ods. 1 cit. zák. poistený. Na preskúmanie technickej prijateľnosti priebehu škodovej udalosti preto nariadil znalecké dokazovanie. Uviedol, že zo záverov znaleckého posudku č. 8/2013 vypracovaného ustanoveným znalcom z odboru dopravy Ing. Šimkom vyplynula technická neprijateľnosť stretu motorových vozidiel Citroen a BMW tak, ako bola škodová udalosť nahlásená. Znalec Ing. Šimko jednoznačne vo svojom znaleckom posudku uviedol, že s technickou určitosťou sa motorové vozidlo Citroen a motorové vozidlo BMW nemohli zraziť pri deklarovaných rýchlostiach, a ani deklarovaným spôsobom. Zároveň uviedol technickú neprijateľnosť aj s ohľadom na stopy, ktoré sa na mieste nehody nenachádzali, s ohľadom na nezachytenie úlomkov zo zadného skla vozidla BMW a s ohľadom na stopu tečenia kvapaliny z motorového vozidla Citroen. Vzhľadom na námietky žalobcu proti znaleckému posudku č. 8/2013 nariadil znalecké dokazovanie vypracovaním kontrolného znaleckého posudku, ktorý vypracoval Ústav súdneho inžinierstva Žilinskej univerzity v Žiline pod č. 95/2015 v znení jeho doplnku č. 1. Poukázal na námietky žalovaného voči znaleckému posudku vypracovaného Ústavom súdneho inžinierstva, ktorý jeho neobjektívnosť odôvodňoval skutočnosťou, že posudok na jednej strane vymenúva technické skutočnosti, ktoré sú konformné vo vzťahu k účastníkmi deklarovanému priebehu nehodového deja, a na strane druhej sa adekvátnou mierou nezaoberajú technickými skutočnosťami, ktoré účastníkmi deklarovaný priebeh nehody a na vozidlách vykázané poškodenia spochybňujú. Znalec totiž pri vyhodnocovaní technickej a energetickej prijateľnosti nehodového deja nevychádzal z rýchlosti vozidiel v čase zrážky, tvrdených samotnými účastníkmi spornej dopravnej nehody a postupoval tak, že našiel rýchlosti, pri ktorých by bol priebeh nehody technicky prijateľný. Záver, že ním zistený údaj o rýchlosti je odlišný od účastníkmi deklarovaných údajov, odôvodnil stroho tým, že vodič sa v čase nehody nepozeral na tachometer. Žalovaný tak namieta, že znalec do vypracovaného posudku týmto spôsobom vniesol značnú mieru subjektivity, čo je v rozpore s účelom znaleckého dokazovania, ktorým sa nestranné a nezávisle vyvodí technické závery z okolností uvádzaných účastníkmi udalosti. S ohľadom na námietky žalovaného konštatoval, že znalci neprináleží hodnotiť skutočnosti a vytvárať predpoklady, za ktorých by mohlo dôjsť k škodovej udalosti, ale úlohou znalca je vychádzať z tvrdení účastníkov dopravnej nehody. Vstupné údaje pre vypracovanie znaleckého posudku predstavujú skutočnosti a okolnosti, ktoré sú uvádzané a tvrdené účastníkmi škodovej udalosti, prípadne sú zadokumentované bezprostredne po nehode. Podkladom pre posudok vypracovaný znalcom teda nemôže byť v žiadnom prípade domnienka znalca o možnom priebehu dopravnej nehody. Vo vzťahu k dodatku č. 1 k znaleckému posudku č. 95/2015 vypracovaného Ústavom súdneho inžinierstva, konštatoval, že ústav vychádzal z iných skutočností, ako vyplývali z obsahu súdom zadaných otázok, ústav využil nielen vlastné rýchlosti a technické predpoklady o intenzite brzdenia, ale pracoval aj s neopodstatnenými predpokladmi o dobe reakcie vodičov. Reakčná doba vodičov vyplývala priamo z výpovedí svedkov, keď vodič Citroenu uviedol, že v čase stretu vozidiel mal mikrosnpánok, to znamená na stret nemohol zareagovať s ohľadom na fyziologické fungovanie, teda (prebudenie sa a reakcia na hraničnú situáciu) s nulovým časovým odstupom. Mal za to, že takáto práca s ničím nepodloženými a hraničnými hodnotami následne viedla k záveru, kde je v znaleckom posudku uvedené, že takýto priebeh škodovej udalosti je prijateľný. Za relevantnú považoval výpoveď znalca Doc. Ing. Pavla Kohúta, PhD., ktorý na otázku, či pri rýchlostiach uvedených v nahlásení o poistnej udalosti, kde jeden z účastníkov dopravnej nehody uvádza rýchlosť 60 km/hod. a druhý účastník uvádza rýchlosť 60-70 km/hod. mohlo dôjsť ku škode tak, ako je deklarovaná, uviedol, že pri takýchto podmienkach nie je možné vysvetliť poškodenie takého rozsahu na jednotlivých vozidlách a za týchto podmienok je priebeh nehodového deja technicky neprijateľný. Po rozsiahlom dokazovaní dospel k záveru, že rýchlosť vozidla Citroen v čase zrážky musela byť z technického hľadiska o cca 45 km/hod. vyššia ako rýchlosť vozidla BMW. K takémuto záveru dospel znalec Ing. Šimko ako i Ústavu súdneho inžinierstva v Žiline. Vzhľadom na to, že v znaleckom posudku na strane 24 doplnku č. 1 k znaleckému posudku č. 95/2015 je uvedené, že účastníkmi deklarovaný priebeh nehody je, pre vodičom vozidla BMW udávanú rýchlosť cca 70 km/hod. a vodičom vozidla Citroen udávanú rýchlosť cca 90 km/hod., technicky neprijateľný, tak potom považoval za technicky neprijateľný aj priebeh nehody

pri rýchlosti cca 60 km/hod. pre BMW a cca rýchlosť 60-70 km/hod. pre vozidlo Citroen tak, ako boli nahlásené žalovanému krátko po dopravnej nehode. Vzhľadom na uvedené uzavrel, že toto jednotné zistenie všetkých znalcov preukázalo významnú technickú neprijateľnosť účastníkmi deklarovaného priebehu nehody a bolo teda dôvodom i na odmietnutie poistného plnenia zo strany žalovaného. Žalobu žalobcu z týchto dôvodov v celom rozsahu zamietol. O náhrade trov konania súd rozhodol v zmysle § 255 ods. 1 C.s.p.

2. Proti tomuto rozsudku podal v zákonom stanovenej lehote odvolanie žalobca, ktorý sa domáhal jeho zmeny tak, aby bolo jeho žalobe v celom rozsahu vyhovené a to z dôvodov, že súd prvej inštancie dospel na základe vykonaných dôkazov k nesprávnym skutkovým zisteniam a jeho rozhodnutie vychádza z nesprávneho právneho posúdenia veci. Zotrvával na svojej argumentácii, že zo znaleckého posudku č. 95/2015 a jeho doplnku č. 1 je zrejmé, že nehodový priebeh dopravnej nehody je technicky prijateľným, a preto súd prvej inštancie dospel v danej veci na základe vykonaných dôkazov k nesprávnym skutkovým zisteniam. Poukázal na to, že obrana žalovaného spočívala v účelovom tvrdení, že rozdiel rýchlosti medzi vozidlami nemohol byť 40 km/h. Uvedené tvrdenie je však v zrejmom rozpore s výpoveďami svedkov, ako aj v rozpore s nehodovou dokumentáciou a výsledkami znaleckého dokazovania. Poukázal na opis priebehu nehodovej udalosti v dotazníku zo dňa 26. 07. 2010 vodičom vozidla BMW, ako aj na jeho výpoveď na pojednávaní, na výpoveď vodiča automobilu Citroen F. O. a vytýkal súdu prvej inštancie, že formalisticky vychádzal z dotazníka, ktorý vodič automobilu Citroen vyplnil po nehode a v ktorom uviedol, že išiel rýchlosťou cca 60 - 70 km/h a nezohľadnil, že vodič automobilu Citroen bol v čase nehody v mikrospánku, a teda nebolo pre neho objektívne možné uviesť presnú rýchlosť, ktorou riadil motorové vozidlo, že na pojednávaní uviedol, že išiel rýchlosťou približne 90 km/h, že po nehode má vodič, ktorý zapríčinil nehodovú udalosť, tendenciu uviesť skôr nižšiu rýchlosť ako rýchlosť, ktorou takýto vodič riadil motorové vozidlo a že je nepravdepodobné, aby vodič vozidla Citroen išiel rýchlosťou 60 - 70 km/h na diaľnici. Rýchlosť vozidla BMW cca 60 km/h bola absolútne prijateľná vzhľadom na to, že vchádzalo na diaľnicu a nevzťahuje sa tak na neho minimálna rýchlosť vozidla na diaľnici v obci 65 km/h. Podľa jeho názoru rozdiel rýchlosti medzi vozidlami jednoznačne mohol byť 40 - 45 km/h a to v prípade, ak by sa vozidlo BMW pohybovalo rýchlosťou 60 km/h vozidlo Citroen rýchlosťou 100 km/h, prípadne ak by sa vozidlo BMW pohybovalo rýchlosťou 70 km/h a vozidlo Citroen rýchlosťou 110 km/h, a preto je nehodový dej z technického hľadiska v tomto prípade prijateľný. Opakovane zdôraznil, že odchýlka medzi reálnou rýchlosťou vozidla v čase nehody a rýchlosťou uvádzanou následne vodičom takéhoto vozidla, môže byť až vo výške 20 km/h smerom k nižšej alebo vyššej rýchlosti, čo súd prvej inštancii nijako nezohľadnil. Ďalej poukázal na výsluchu znalca Ing. Pavla Kohúta na pojednávaní, ktorý podrobne odborne vysvetlil a ozrejmil všetky skutočnosti, ktoré boli medzi stranami sporné (absencia brzdných stopy, vzájomná poloha vozidiel pri zrážke, absencia úlomkov skla, mokré stopy na vozovke). Tiež poukázal na jeho vyjadrenie, že čas zaznamenaný políciou na príslušnej fotografii je daný časom, ktorý je nastavený na zariadení, ktoré fotografiu zaznamená, a musí sa tak zhodovať so skutočným časom. Zdôraznil, že znalec Ing. Kohút vo svojom znaleckom posudku jednoznačne vychádzal z tvrdení účastníkov dopravnej nehody. Vytýkal súdu prvej inštancie, že nezohľadnil tvrdenia účastníkov dopravnej nehody, a to konkrétne vodiča vozidla BMW o tom, že išiel rýchlosťou 60 km/h a tvrdenia vodiča Citroen na pojednávaní o tom, že pred nehodou išiel rýchlosťou približne 90 km/h, pričom k dopravnej nehode došlo z dôvodu jeho mikrospánku, nezohľadnil možnú odchýlku pri udaní rýchlosti účastníkmi nehodového deja v rozsahu 20 km/h ako i skutočnosť vyplývajúcu z názoru znalca, že človek objektívne nedokáže zaznamenať presne priebeh rýchlosti a tento dodatočne interpretovať o to viac, ak má takýto vodič pred nehodou mikrospánok. Mal za to, že je nepravdepodobné, aby vodič vozidla Citroen išiel rýchlosťou 60 - 70 km/h na diaľnici, že je jednoznačne preukázaná technická prijateľnosť nehodového deja závermi znaleckého posudku č. 95/2015 a jeho doplnku č. 1 a výsluchu znalca na pojednávaní. V odvolacej replike žalobca zotrval na svojej odvolacej argumentácii s dôrazom na skutočnosť, že spochybňovanie znaleckého posudku vypracovaného znaleckým ústavom, ktorý podáva znalecké posudky v obzvlášť závažných prípadoch vyžadujúcich si osobitné vedecké posúdenie, alebo ak sú závery znalcov v zrejmom rozpore, nie je namieste (§ 207 ods. 3 C.s.p.).

3. Žalovaný vo svojom vyjadrení k odvolaniu žalobcu uviedol, že vykonaným dokazovaním sa žalobcovi nepodarilo preukázať, že by k dopravnej nehode došlo tak, ako bolo uvedené v podanej žalobe, hodnotenie dôkazov zo strany súdu prvej inštancie považoval za zákonné a správne. Argumentoval, že žalobca neunesol dôkazné bremeno a žiadnym spôsobom v konaní nepreukázal, že by bol daný právny základ jeho nároku. Odkázal na svoje vyjadrenia v konaní v ktorých opakovane tvrdil, že rozsah poškodenia motorových vozidiel nezodpovedá deklarovanému priebehu dopravnej nehody. Poukázal na priebeh vykonaného dokazovania výpoveďou svedka G.. X. C., U. O., P. U., S. Q., na listinné

dôkazy založené v súdnom spise, na závery vyplývajúce zo znaleckého posudku vypracovaného znalcom Ing. Šimkom. Svedecké výpovede účastníkov nehody považoval za rozporuplné. Zotrvál na svojich námietkach uvádzaných v priebehu konania k znaleckému posudku Ústavu súdneho inžinierstva č. 95/2015 vrátane jeho doplnku č. 1. Zotrvál na svojej argumentácii, že znalec pri vypracovávaní posudku hľadal podmienky vhodné pre technickú prijateľnosť stretnutia vozidiel, hoci mal vychádzať z pozitívneho vymedzenia skutkových okolností a nešpekulovať o tom, čo účastník škodovej udalosti mohol urobiť, aj keď to neuviedol. Zotrvál na námietke, že znalecký ústav pri posudzovaní technickej prijateľnosti využíval nielen vlastné rýchlosti a technické predpoklady o intenzite brzdenia, ale pracoval aj s neopodstatnenými predpokladmi o dobe reakcie vodičov. Za relevantné považoval zodpovedanie otázky číslo 1 v dodatku ústavom ohľadne technickej neprijateľnosti priebehu nehodového deja pri rýchlosti vozidla BMW 60 km/h a rýchlosti vozidla Citroen 60 - 70 km/h. Z uvedených dôvodov navrhol napadnutý rozsudok súdu prvej inštancie ako vecne správny potvrdiť. Vo svojej odvolacej duplike zotrval na svojej argumentácii uvádzanej v podanom vyjadrení k odvolaniu ako aj v priebehu konania pred súdom prvej inštancie.

4. Odvolací súd preskúmal napadnutý rozsudok súdu prvej inštancie v medziach uplatňovaných odvolacích dôvodov, ktorými je viazaný (§ 379 a § 380 ods. 1 C.s.p.), bez nariadenia odvolacieho pojednávania (§ 385 ods. 1 C.s.p. a contrario v spojení s § 219 ods. 3 C.s.p.) a viazaný skutkovým stavom tak, ako ho zistil súd prvej inštancie (§ 383 C.s.p.) dospel k záveru, že odvolaniu žalobcu nie je možné vyhovieť.

5. V preskúmvanej veci sa súd prvej inštancie náležite zaoberal posúdením dôvodnosti žaloby; ktorou sa žalobca domáhal zaplatenia náhrady škody ako plnenia z povinného zmluvného poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla; z hľadiska všetkých relevantných prostriedkov procesného útoku, ktorými žalobca preukazoval dôvodnosť svojej žaloby a prostriedkov procesnej obrany, ktorými sa žalovaný bránil proti uplatňovanému nároku, správne zameral svoje dokazovanie na zisťovanie všetkých podstatných skutočností, ktoré boli významné z hľadiska hmotnoprávneho posúdenia danej veci, jeho skutkové zistenia majú oporu vo vykonanom dokazovaní, keď vzal do úvahy všetky rozhodujúce skutočnosti, ktoré z vykonaných dôkazov, z prednesov sporových strán a z obsahu spisu vyplynuli najavo, následne tieto; v súlade so zásadou voľného hodnotenie dôkazov (čl. 15 C.s.p. v spojení s § 191 C.s.p.); dôkladne vyhodnotil a dospel tak k správnym skutkovým záverom ohľadne technickej neprijateľnosti účastníkmi deklarovanej priebehu dopravnej nehody, z ktorých vyvodil aj správne právne závery, keď na vec aplikoval zodpovedajúce ustanovenia zákona č. 381/2001 Z.z. o povinnom zmluvnom poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla (§ 10 ods. 1, § 15 ods. 1) v spojení s § 799 ods. 2 Obč.zák. a svoje dôvody vedúce k zamietnutiu žaloby, pretože žalovanému nevznikla povinnosť nahradiť žalobcovi škodu, aj náležite, v súlade s § 220 ods. 2 C.s.p., odôvodnil, keď sa v potrebnom rozsahu vysporiadal so všetkými rozhodujúcimi skutočnosťami podstatnými pre právne posúdenie veci a relevantnými argumentmi sporových strán a posúdil opodstatnenosť všetkých ich právne a skutkovo relevantných námietok súvisiacich s predmetom konania. Obsah odvolania žalobcu tak nie je spôsobilý; z hľadiska ním uplatňovaných odvolacích dôvodov; spochybníť správnosť záverov rozsudku súdu prvej inštancie a v odvolacom konaní neboli žalobcom uplatnené žiadne nové prostriedky procesného útoku (rozhodujúce skutočnosti alebo dôkazy), ktoré by mali za následok zmenu skutkového stavu alebo by spochybňovali správnosť právnych záverov, na ktorých súd prvej inštancie založil svoje rozhodnutie.

6. Dokazovanie je časťou civilného sporového konania, v ktorej si súd vytvára poznatky potrebné na rozhodnutie vo veci. Hodnotenie dôkazov je myšlienková činnosť súdu, v rámci ktorej vykonaným dôkazom prisudzuje určitú hodnotu. Pri hodnotení dôkazov súd v zásade nie je obmedzovaný právnymi predpismi, ako má dôkazy hodnotiť; uplatňuje sa zásada voľného hodnotenia dôkazov (čl. 15 C.s.p. v spojení s § 191 C.s.p.); iba výnimočne zákon súdu ukladá určité obmedzenie pri hodnotení dôkazov (čl. 16 ods. 2 C.s.p., § 192, § 193, § 205 C.s.p.). Zo žiadneho ustanovenia Civilného sporového poriadku nevyplýva, akú výpovednú, resp. dôkaznú hodnotu má súd tomu ktorému vykonávanému dôkazu priradiť, keďže pri hodnotení dôkazov je súd zásadne slobodný. V hodnotiacej činnosti je súd obmedzený iba vnútorným presvedčením a hodnotiaci záver je povinný stručne a jasne odôvodniť tak, ako to vyplýva z ust. § 220 ods. 2 C.s.p. Pokiaľ ide o znalecký posudok súd hodnotí ako každý iný dôkaz podľa § 191 C.s.p., odborné závery v ňom obsiahnuté však hodnoteniu súdom nepodliehajú. Hodnotenie dôkazu znaleckým posudkom teda spočíva v posúdení, či jeho závery sú náležite odôvodnené, či je podložený obsahom nálezu, či sa v ňom prihliadlo na všetky skutočnosti, s ktorými sa bolo potrebné vysporiadať, či jeho závery nie sú v rozpore s výsledkami ostatných dôkazov či odôvodnenie znaleckého posudku zodpovedá pravidlám logického myslenia. Podstata hodnotenia znaleckého posudku teda spočíva v tom, že súd vezme do úvahy komplexnosť

posudku, úplnosť odpovedí, vzťah posudku k iným vo veci vykonaným dôkazom a napokon vychádza aj zo zásad správneho formálne - logického uvažovania.

7. Súd prvej inštancie postupoval správne, keď vzhľadom na potrebu odborného posúdenia otázky týkajúcej sa technickej prijateľnosti účastníkmi deklarovaneho priebehu nehodového deja nariadil vo veci znalecké dokazovanie z odboru cestnej dopravy. Správne súd prvej inštancie vzal za základ svojho rozhodovania ustanoveným znalcom Ing. Šimkom vypracovaný znalecký posudok č. 8/2013, ktorého závery zodpovedajú obsahu spisu a výsledkom vykonaného dokazovania, znalec pri jeho vypracovaní vychádzal zo všetkých relevantných a dostupných skutočností, ktoré odborne posúdil a po ich zhodnotení výsledky premietol do svojich záverov o technickej neprijateľnosti účastníkmi opísaneho priebehu dopravnej nehody z dôvodu technicky neprijateľných rýchlostí vozidiel a techniky jazdy vozidiel v okamihu ich vzájomného stretu. So zreteľom na to, že odvolací súd nezistil, že by sa hodnotenie dôkazov (znaleckých posudkov jednotlivo i vo vzájomnej súvislosti) súdom prvej inštancie vymykalo pravidlám logického uvažovania, možno považovať za správny jeho záver, že žalobcovi sa v konaní nepodarilo bezpečne preukázať, že škoda na vozidle BMW vznikla ako následok ním tvrdeného priebehu dopravnej nehody dňa 12.06.2010.

8. Znalec Ing. Šimko v znaleckom posudku č. 8/2013 vychádzal z nehodového deja deklarovaneho samotnými účastníkmi nehody, a to pokiaľ ide o vozidlo Citroen vychádzal z rýchlosti 60-70 km/hod., resp. 90km/hod. a u vozidla BMW vychádzal z rýchlosti 60 - 70 km/hod. Znalec vychádzal zo zdokumentovanej konečnej polohy vozidiel po zrážke a zo zaznamenaného rozsahu ich poškodení, z ktorých zistil zodpovedajúcu EES (ekvivalentnú energetickú rýchlosť). Znalec následne vypočítal, že k vykázaným poškodeniam vozidiel mohlo dôjsť za podmienky, že rozdiel v ich rýchlosti bol cca 45 km/hod., teda, že rýchlosť vozidla Citroen by musela byť v čase zrážky o cca 45 km/hod. vyššia ako rýchlosť vozidla BMW, a to za podmienky, že vzájomné pozdĺžne osy vozidiel v okamihu prvotného kontaktu by neboli paralelné, ale by museli zvierat uhol cca 4 - 10 stupňov. Znalec konštatoval, že pri normálnej jazde zodpovedajúcej deklarovaneho priebehu nehody by sa vozidlo BMW malo pohybovať v smere vozovky (teda nie doprava smerom von z vozovky) a vylúčil možnosť, že by sa vozidlo Citroen pohybovalo mierne šikmo doľava smerom von z vozovky.

9. Znalec Ing. Šimko tak pri vypracovaní znaleckého posudku zisťoval technickú prijateľnosť vodičmi kolíznych vozidiel deklarovaneho priebehu nehody a dospel k záveru, že pri rýchlostiach 90 km/hod. (Citroen) a 70 km/hod. (BMW) tak, ako boli deklarovane účastníkmi nehody, vykázané poškodenia na oboch vozidlách z technického hľadiska vzájomne nekorešponujú. Znalec konštatoval, že tieto poškodenia by vzájomne korešponovali len v prípade rozdielu rýchlosti pohybu kolíznych vozidiel v čase ich zrážky o cca 45 km/hod., čomu zodpovedá rýchlosť vozidla Citroen 70 km/hod. a rýchlosť vozidla BMW 25 km/hod.

10. Znalecký ústav vo svojom znaleckom posudku potvrdil správnosť záveru znalca Ing. Šimka, že nemohlo dôjsť k nárazu vozidla Citroen s rýchlosťou 90 km/hod. do zadnej časti vozidla BMW pohybujúceho sa rýchlosťou 60-70 km/hod., vzhľadom na to, že nebola splnená podmienka rozdielu rýchlostí vozidiel cca 40 km/hod., z čoho vyplývala energetická nekorešpondencia. Dodal, že ak sa vozidlo BMW v okamihu zrážky pohybovalo rýchlosťou 50 km/hod. (60 km/hod.), potom je technicky prijateľné, že nárazová rýchlosť vozidla Citroen bola 90 km/hod. (100 km/hod.), ktoré hodnoty rýchlosti spĺňajú podmienku energetickej korešpondencie.

11. Znalecký ústav tak označil ako nutné podmienky technickej prijateľnosti priebehu nehodového deja rýchlosť vozidla BMW v okamihu nárazu 50 km/hod. a vykonávanie manévra vodičom vozidla BMW pred okamihom zrážky, v dôsledku ktorého došlo k natočeniu pozdĺžnych osí vozidiel. Pokiaľ ide o vykonanie manévru vozidlom BMW, z obsahu spisu vyplýva, že vodič vozidla BMW Jablonický vykonanie manévru výslovne poprel vo svojej svedeckej výpovedi a uviedol len to, že sa "zaprel". Znalecký ústav na základe výpovede vodiča BMW vyvodil, že mohol mať čas i na začatie prípadného vyhýbacieho manévru vpravo a z výpovede vodiča Citroen o tom, že si nepamätá priebeh nehody, vyvodil, že to neznamena, že nemohol tesne pred zrážkou vykonať napríklad manéver brzdenia, prípadne vyhýbania. Týmto znalecký ústav potom technicky zdôvodnil prijateľnosť poškodenia zadnej časti vozidla BMW.

12. Správne sa priklonil súd prvej inštancie k záverom znalca Ing. Šimka o technickej neprijateľnosti priebehu nehody s ohľadom na účastníkmi nehody deklarovane rýchlosti vozidiel v čase stretu uvádzané v dotazníku a v ich svedeckej výpovedi. Znalecký posudok Ing. Šimka zároveň zohľadňoval výpoveď vodiča BMW o tom, že pred zrážkou nevykonal manéver. Znalecký ústav pri svojich záveroch o technickej prijateľnosti stretu vozidiel vychádzal z predpokladanej rýchlosti vozidla BMW 50 km/hod. a z hypotetickej skutočnosti o vykonaní manévru pred zrážkou vodičmi vozidiel. Odvolací súd poznamenáva, že znaleckému ústavu neprináležalo hodnotiť (svedecké) výpovede vodičov v tom

smere, či si mohli zapamätať rýchlosť jazdy svojho vozidla pred zrážkou, resp. s akou odchýlkou. Bolo predovšetkým dôkaznou povinnosťou žalobcu hodnoverne preukázať okolnosti, za ktorých došlo ku škodovej udalosti, pretože žalovanému vznikla povinnosť jeho nárok na náhradu škody uspokojiť len za predpokladu, že bol jeho vznik ako aj rozsah riadne preukázaný (§ 4 ods. 2 a § 15 ods. 1 zákona č. 381/2001 Z.z. v spojení s § 799 ods. 2 Obč. zák.). Žalobca postavil svoju žalobu na náhradu škody na tvrdeniach o takom priebehu nehody, ako bola popísaná účastníkmi nehody a zdokumentovaná políciou, a preto bolo potrebné zisťovať znaleckým dokazovaním a výsluchom svedkov, či škoda vznikla ako dôsledok žalobcom tvrdným a účastníkmi nehody popísaným dejom. Relevantné preto mohli byť len údaje o rýchlosti vozidiel, prípadne o ďalších okolnostiach priebehu nehody, ktoré boli tvrdené vodičmi vozidiel. Za správny preto nemožno považovať taký postup, pri ktorom sa vzhľadom na následok, t.j. vznik škody na vozidlách, zisťuje práve taký priebeh nehody, ktorý je prijateľný. Znalec Ing. Šimko dôkladne zisťoval, či práve účastníkmi deklarovaný popis nehody zodpovedá vzniknutej škode na vozidlách. Ako na to správne poukázal žalovaný, znalcovi neprináleží vytvárať predpoklady a domnienky, za ktorých mohlo dôjsť k dopravenej nehode. Pre vypracovanie znaleckého posudku musí znalec ako vstupné údaje použiť účastníkmi uvádzané, resp. v konaní dokazovaním preukázané, okolnosti nehody, ktoré sú relevantné pre zistenie, či je vzájomne technicky prijateľný deklarovaný priebeh dopravnej nehody s vykázanými poškodeniami. Nemôže preto obstať odvolacia námietka žalobcu, že znalecký ústav vo svojom znaleckom posudku jednoznačne vychádzal z tvrdení účastníkov dopravnej nehody a že súd prvej inštancie z týchto tvrdení pri vynesení svojho rozsudku nevychádzal.

13. Znalecký ústav spochybnil závery znalca Ing. Šimka o technickej neprijateľnosti priebehu nehody na deklarovanom mieste s ohľadom na absenciu brzdnej stopy vozidla Citroen, absenciu úlomkov skla zo zadného skla vozidla BMW a absenciu zodpovedajúcej stopy tečenia chladiacej kvapaliny počas pohybu vozidla Citroen do jeho konečnej polohy po nehode. V tomto smere sa možno prikloniť k záveru znaleckého posudku č. 95/2015 vypracovaného ústavom, že záver Ing. Šimka o technickej neprijateľnosti nehodového deja nemožno v tomto smere považovať za správny vzhľadom na to, že znalec vychádzal z určitých predpokladov, ktoré nemuseli byť naplnené. Pokiaľ totiž nehoda nebola riadne zdokumentovaná, nemožno zo skutočnosti, že na fotografiách neboli zachytené brzdne stopy či úlomky skla, vyvodiť, že na mieste nehody tieto stopy neboli zanechané (ide o totiž dohad, domnienku) a za takejto dôkaznej situácie potom technickú prijateľnosť nehodového deja s ohľadom na miesto nehody nemožno potvrdiť ale ani vylúčiť. Súd prvej inštancie preto nepochybil, pokiaľ v tomto ohľade na závery znaleckých posudkov neprihliadol.

14. Námietka žalobcu, že pokiaľ ide o rýchlosť vozidla Citroen súd prvej inštancie formalisticky vychádzal z dotazníka a nezohľadnil výpoveď vodiča Citroen o tom, že išiel rýchlosťou približne 90 km/hod., je nenáležitá, pretože súd prvej inštancie dospel k záveru o technickej neprijateľnosti dopravnej nehody nielen pri rýchlosti vozidla Citroen uvádzanej vodičom v dotazníku 60 km/hod., ale aj pri rýchlosti 90 km/hod. uvádzanej vodičom vozidla Citroen v jeho svedeckej výpovedi. Žalobca sa na jednej strane dovoľáva rýchlosti uvádzanej vodičom Citroen v jeho svedeckej výpovedi a na druhej strane spochybňuje ním uvádzanú rýchlosť s ohľadom na jeho mikrosprávok, pre ktorý ju objektívne nemohol uviesť. Obranu žalobcu, že vodič vozidla Citroen, ktorý nehodu zapríčinil, mal tendenciu uviesť skôr nižšiu; ako skutočnú; rýchlosť, považuje odvolací súd za špekulatívnu.

15. Vzhľadom na uvedené dospel odvolací súd k záveru, že žalobcom uplatňované odvolacie dôvody neboli podložené takými relevantnými argumentmi, ktoré by boli spôsobilé spochybniť správnosť skutkových a právnych záverov, na ktorých založil súd prvej inštancie svoje rozhodnutie, a preto napadnutý rozsudok súdu prvej inštancie, vrátane súvisiaceho; odvolacími dôvodmi osobitne nenapadnutého; výroku o náhrade trov konania, potvrdil ako vecne správny podľa § 387 ods. 1 C.s.p.

16. 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. Žalovanému, ktorý mal v odvolacom konaní úspech, priznal nárok na náhradu trov odvolacieho konania v celom rozsahu. O výške náhrady trov konania rozhodne súd prvej inštancie po právoplatnosti rozhodnutia, ktorým sa konanie končí, samostatným uznesením, ktoré vydá súdny úradník (§ 262 ods. 2 C.s.p.).

17. Toto rozhodnutie bolo prijaté pomerom hlasov 3 : 0.

Poučenie:

Proti rozhodnutiu odvolacieho súdu je prípustné dovolanie, ak to zákon pripúšťa (§ 419 C.s.p.). Dovolanie je prípustné proti každému rozhodnutiu odvolacieho súdu vo veci samej alebo ktorým sa konanie končí, ak sa rozhodlo vo veci, ktorá nepatrí do právomoci súdov, ten, kto v konaní vystupoval

ako strana, nemal procesnú subjektivitu, strana nemala spôsobilosť samostatne konať pred súdom v plnom rozsahu a nekonal za ňu zákonný zástupca alebo procesný opatrovník, v tej istej veci sa už prv právoplatne rozhodlo alebo v tej istej veci sa už prv začalo konanie, rozhodoval vylúčený sudca alebo nesprávne obsadený súd, alebo súd nesprávnym procesným postupom znemožnil strane, aby uskutočňovala jej patriace procesné práva v takej miere, že došlo k porušeniu práva na spravodlivý proces (§ 420 C.s.p.).

Dovolanie je prípustné proti rozhodnutiu odvolacieho súdu, ktorým sa potvrdilo alebo zmenilo rozhodnutie súdu prvej inštancie, ak rozhodnutie odvolacieho súdu záviselo od vyriešenia právnej otázky, pri ktorej riešení sa odvolací súd odklonil od ustálenej rozhodovacej praxe dovolacieho súdu, ktorá v rozhodovacej praxi dovolacieho súdu ešte nebola vyriešená alebo je dovolacím súdom rozhodovaná rozdielne (§ 421 ods. 1 C.s.p.). Dovolanie v prípadoch uvedených v odseku 1 nie je prípustné, ak odvolací súd rozhodol o odvolaní proti uzneseniu podľa § 357 písm. a) až n) (§ 421 ods. 2 C.s.p.).

Dovolanie podľa § 421 ods. 1 nie je prípustné, ak napadnutý výrok odvolacieho súdu o peňažnom plnení neprevyšuje desaťnásobok minimálnej mzdy; na príslušenstvo sa neprihliada, napadnutý výrok odvolacieho súdu o peňažnom plnení v sporoch s ochranou slabšej strany neprevyšuje dvojnásobok minimálnej mzdy; na príslušenstvo sa neprihliada, je predmetom dovolacieho konania len príslušenstvo pohľadávky a výška príslušenstva v čase začatia dovolacieho konania neprevyšuje sumu podľa písmen a) a b). Na určenie výšky minimálnej mzdy v prípadoch uvedených v odseku 1 je rozhodujúci deň podania žaloby na súde prvej inštancie (§ 422 ods. 1,2 C.s.p.).

Dovolanie len proti dôvodom rozhodnutia nie je prípustné (§ 423 C.s.p.).

Dovolanie sa podáva 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. Dovolanie je podané včas aj vtedy, ak bolo v lehote podané na príslušnom odvolacom alebo dovolacom súde (§ 427 ods. 1,2 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.).

Dovolať musí byť v dovolacom konaní zastúpený advokátom. Dovolanie a iné podania dovolateľa musia byť spísané advokátom (§ 429 ods. 1 C.s.p.). Povinnosť podľa odseku 1 neplatí, ak je dovolateľom fyzická osoba, ktorá má vysokoškolské právnické vzdelanie druhého stupňa, dovolateľom právnická osoba a jej zamestnanec alebo člen, ktorý za ňu koná má vysokoškolské právnické vzdelanie druhého stupňa, alebo ak je dovolateľ v sporoch s ochranou slabšej strany podľa druhej hlavy tretej časti tohto zákona zastúpený osobou založenou alebo zriadenou na ochranu spotrebiteľa, osobou oprávnenou na zastupovanie podľa predpisov o rovnakom zaobchádzaní a o ochrane pred diskrimináciou alebo odborovou organizáciou a ak ich zamestnanec alebo člen, ktorý za ne koná, má vysokoškolské právnické vzdelanie druhého stupňa (§ 429 ods. 2 C.s.p.).

Rozsah, v akom sa rozhodnutie napáda, môže dovolateľ rozšíriť len do uplynutia lehoty na podanie dovolania (§ 430 C.s.p.).