



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Okresní soud v Kladně rozhodl soudkyní Mgr. Zuzanou Slezákovou ve věci

žalobce: **S [redacted] K [redacted], DiS.**, narozený [redacted]
bytem [redacted], [redacted]
zastoupený advokátkou Mgr. Jitkou Michálkovou
sídlem náměstí T. G. Masaryka 321, 583 01 Chotěboř

proti
žalované: **Ž [redacted] H [redacted]**, narozená [redacted]
bytem [redacted], [redacted]
zastoupená advokátem Mgr. Radkem Vachtlem
sídlem Laubova 1729/8, 130 00 Praha 3 - Žižkov

za účasti
vedlejších účastníků: 1) **[redacted], s.r.o., IČO [redacted]**
sídlem [redacted], [redacted]
zastoupená advokátem Mgr. Radkem Vachtlem
sídlem Laubova 1729/8, 130 00 Praha 3 - Žižkov

2) **[redacted], a.s., IČO [redacted]**
sídlem [redacted], [redacted]

o náhradu škody ve výši 250 000 Kč s příslušenstvím

takto:

- I. Žalovaná je povinna zaplatit žalobci částku 132 034 Kč do tří dnů od právní moci tohoto rozsudku.
- II. Co do částky 117 966 Kč spolu s úrokem z prodlení ve výši 15 % ročně z částky 250 000 Kč od 11. 6. 2023 do zaplacení se žaloba zamítá.

Shodu s prvopisem potvrzuje [redacted]

III. Žádný z účastníků a vedlejších účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění:

1. Žalobce se po žalované domáhal zaplacení částky 250 000 Kč spolu se úrokem z prodlení ve výši 15 % ročně z částky 250 000 Kč od 11. 6. 2023 do zaplacení. V rámci svých, v průběhu řízení upřesněných, žalobních tvrzení uvedl, že dne 22. 6. 2021 při jízdě po dálnici D7 ve směru na Slaný došlo k defektu levé přední pneumatiky jeho vozidla tovární značky Renault Grand Espace, RZ: [REDACTED] (dále jen „vozidlo Renault“ nebo „vozidlo“), v důsledku čehož se vozidlo Renault stočilo do protisměru, načež zůstalo stát v pravém jízdním pruhu. Z tohoto důvodu žalobce urychleně zacouval do odstavného pruhu co nejbližší ke svodidlům, kde zůstalo vozidlo Renault odstavené. Žalobce ponechal rozsvícená potkávací světla a zapnuté výstražné „blinkry“ a následně s ohledem na nepříznivé povětrnostní podmínky zavolal na linku 158 za účelem poskytnutí „krycího“ vozidla. Ještě v průběhu hovoru si však povšiml blížícího se vozidla tovární značky BMW tmavé barvy, které se na dálnici nekontrolovatelně a ve vysoké rychlosti točilo. Žalobce tedy přeskočil svodidla, aby si zachránil život, načež vozidlo BMW narazilo ve velké rychlosti svou zadní částí do přední části vozidla Renault. Vozidlo Renault bylo levým bokem a zadní částí odraženo na svodidla, od nichž se odrazilo, otočilo se o 90° vpravo a zůstalo stát bokem k dálnici zadní částí v odstavném pruhu. Příčinou dopravní nehody bylo porušení pravidel silničního provozu žalovanou. Žalobce současně připustil, že před dopravní nehodou překročil nejvyšší povolenou rychlost, za což dostal od policie pokutu ve výši 500 Kč. Škodní událost na vozidle Renault byla vedlejším účastníkem 2) jakožto pojistitelem řešena formou ekonomické totální škody, kdy byla stanovena obecná cena vozidla Renault na částku 150 000 Kč, od níž byla odečtena cena využitelných zbytků ve výši 16 666 Kč, přičemž žalobce zbytky vozidla Renault následně prodal za částku zhruba 15 000 Kč. Výše pojistného plnění poskytnutá vedlejším účastníkem 2) činila 133 334 Kč, a tato částka byla žalobci vyplacena. Žalobce však s takto stanovenou obvyklou cenou nesouhlasil, neboť vozidlo Renault nebylo před nehodou nikdy havarováno, mělo najeto maximálně 180 000 km, bylo pravidelně servisováno a ve špičkovém technickém stavu, a tudíž v důsledku dopravní nehody došlo ke vzniku škody na vozidle Renault ve výši minimálně 250 000 Kč. Z tohoto důvodu tedy žalobce poskytnuté pojistné plnění vedlejšímu účastníkovi 2) s ohledem na jeho výši vrátil a podanou žalobou se domáhal náhrady způsobené škody v plném rozsahu po žalované.
2. Žalovaná navrhovala zamítnutí žaloby. Souhlasila s tím, že dne 22. 6. 2021 došlo na dálnici D7 k dopravní nehodě, jíž byla jakožto řidička vozidla tovární značky BMW 530e, RZ: [REDACTED] (dále jen „vozidlo BMW“) účastníkem, a při níž došlo k poškození vozidla Renault (dále též „druhá dopravní nehoda“). Uvedla, že nebyla vlastníkem, ani provozovatelem vozidla, dne 22. 6. 2021 řídila vozidlo BMW se souhlasem vedlejšího účastníka 1), který je jeho vlastníkem. Namítala, že předmětnou škodní událost je třeba posuzovat z titulu odpovědnosti za škodu z provozu dopravních prostředků, ve věci tedy není dána její pasivní legitimace. Žalovaná připustila, že na dopravní nehodě měla svým jednáním podíl, avšak s ohledem na spoluzavinění poškozeného (žalobce) nemůže být její odpovědnost výlučná. Vozidlo Renault se v době dopravní nehody nacházelo v místě, kde je stání vozidel zakázáno, stání v odstavném pruhu na dálnici je vždy spojeno se zvýšeným rizikem. Nadto se vozidlo v tomto místě nacházelo v důsledku předcházející dopravní nehody zaviněné žalobcem, při níž došlo k nárazu vozidla Renault do svodidel (dále též „první dopravní nehoda“). Žalobce před první dopravní nehodou nepřizpůsobil rychlost jízdy povětrnostním podmínkám a dále překročil nejvyšší povolenou rychlost, za což mu byla uložena pokuta ve výši 500 Kč. Žalobce rovněž porušil svou zákonnou povinnost a neumístil za své vozidlo výstražný trojúhelník. Porušení povinností na straně žalobce měla za závažnější než na to své. Jak vyplynulo z prohlídky vozidla technikem vedlejšího účastníka 2), nebyl stav vozidla Renault bezchybný ani před první dopravní nehodou.

3. Vedlejší účastník 2) nesouhlasil se žalobním návrhem, a to zejména co do jeho výše. Škoda na vozidle Renault byla vyhodnocena jako totální, neboť cena opravy výrazně převyšovala časovou cenu vozidla. Výše totální škody byla stanovena tak, jak popsal žalobce. Částka 133 334 Kč byla dne 31. 8. 2021 jakožto pojistné plnění z pojištění odpovědnosti z provozu vozidla vyplacena žalobci, který ji však vedlejšímu účastníkovi 2) dne 6. 9. 2021 vrátil. Vedlejší účastník 2) byl i nadále připraven takto stanovené plnění žalobci poskytnout. Měl za to, že v případě meritorního rozhodnutí by žalobci s ohledem na již poskytnuté (a vrácené) plnění neměly být přiznány úroky z prodlení a náklady řízení. Hodnota vozidla Renault tvrzená žalobcem je nadhodnocená. Vozidlo bylo zakoupeno v roce 2019 za částku zhruba 263 680 Kč s nájedem 112 000 km, přičemž v době předmětné dopravní nehody již nájed dosahoval zhruba 200 000 km, a proto došlo v mezidobí k výraznému poklesu hodnoty vozidla. Žalobcem tvrzené servisování vozidla nelze považovat za navýšení hodnoty vozidla, ale pouze za investici do udržení jeho provozuschopnosti. Nadto byla při prohlídce na vozidle nalezena řada dalších poškození (odřené disky, dveře, zadní nárazník, víko zavazadlového prostoru, prasklé světlo, zašpiněný a opotřebovaný vnitřek vozidla), která s dopravní nehodou nesouvisela.
4. Vedlejší účastník 1) se ve věci samostatně nevyjádřil.
5. Mezi účastníky řízení bylo nesporné, že dne 22. 6. 2021 došlo k dopravní nehodě, při níž žalovaná v důsledku nepřizpůsobení rychlosti jízdy dostala s vozidlem BMW smyk, narazila do svodidel a následně do vozidla Renault žalobce stojícího v pravém odstavném pruhu. Přestupková věc žalované byla v přestupkovém řízení řešena Magistrátem města Kladna, přičemž v rámci řízení byl dne 24. 8. 2021 vydán příkaz č. OPŘ-DP/3505/21-4/PB, který nabyl právní moci dne 8. 9. 2021, a jímž byla žalovaná uznána vinnou ze spáchání přestupku dle § 125c odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (dále jen „ZoPPK“). Při této dopravní nehodě došlo k totální škodě na vozidle Renault a zbytková cena odpovídající hodnotě náhradních dílů činila 16 666 Kč. Vedlejší účastník 2) vyplatil žalobci dne 31. 8. 2021 částku ve výši 133 334 Kč jakožto náhradu škody za vozidlo Renault, avšak žalobce vedlejšímu účastníkovi 2) tuto částku dne 6. 9. 2021 vrátil.
6. Za účelem zjištění dalších skutečností provedl soud dokazování. Z protokolu o nehodě v silničním provozu s projednáním ze dne 22. 6. 2021 (č. l. 228–230) soud zjistil, že žalobce dne 22. 6. 2021 v 07:10 hod. při jízdě vozidlem Renault v levém jízdním pruhu po dálnici D7 ve směru na Slaný na kilometru 10,474 nepřizpůsobil rychlost jízdy svým schopnostem, vlastnostem vozidla a dopravně technickému stavu komunikace, v důsledku čehož uvedl vozidlo do smyku, několikrát se otočil kolem své osy a následně došlo ke střetu přední části vozidla s pravými okrajovými svodidly dálnice. Při nehodě došlo k poškození předního nárazníku a předního víka motoru vozidla s odhadovanou škodou ve výši 20 000 Kč a k poškození (odření) pravých okrajových svodidel s odhadovanou výší škody 5 000 Kč. Dopravní nehoda byla oznámena uvedeného dne v čase 07:15 hod. Technická závada nebyla jako příčina dopravní nehody na místě zjištěna ani uplatněna. Za uvedené jednání byl žalobce v příkazním řízení uznán vinným spácháním přestupku podle § 125c odst. 1 písm. k) ZoPPK ve spojení s § 18 odst. 1 ZoPPK a byla mu uložena pokuta ve výši 500 Kč.
7. Z odpovědi Policie České republiky, Krajské ředitelství policie Středočeského kraje, územní odbor Kladno, dopravní inspektorát na žádost soudu ze dne 10. 1. 2025 vyplynulo, že žalobci byla v souvislosti s první dopravní nehodou uložena pokuta příkazem na místě ve výši 500 Kč.
8. Z náčrtku místa dopravní nehody je patrné prohlášení žalobce, že vozidlo Renault nemělo technickou závadu, která by byla příčinou první dopravní nehody.
9. Fotodokumentace Policie České republiky (č. l. 232–236) zachycuje poškození pravých okrajových svodidel. Na vozovce jsou patrné stopy po pneumatikách končící u hrany pozemní komunikace,

na což navazují ohnutá svodidla v délce několika metrů. Na dalších fotografiích je poté zachycen stav vozidla Renault po druhé dopravní nehodě.

10. Z úředního záznamu ze dne 22. 6. 2021 obsaženého ve spisu Magistrátu města Kladna sp. zn. OPŘ-DP/3505/21-4/PB (č. l. 213) a vyjádření žalobce k němu, že se jedná o jeho vlastnoruční záznam, bylo zjištěno, že žalobce sepsal záznam o průběhu první nehody, ve kterém uvedl, že dne 22. 6. 2021 v 7:10 hod. jel po dálnici D7 ve směru na Slaný, přičemž na kilometru 10,5 dostal aquaplaning, vozidlo stočil do protisměru a přední částí lehce narazil do pravého svodidla. Vozidlo zůstalo stát odstavené v odstavném pruhu, načež žalobce šel pro výstražný trojúhelník, aby místo nehody označil. O 10 minut později do jeho vozidla narazilo rovněž v důsledku aquaplaningu vozidlo BMW. Žalobce neuplatnil technickou závadu vozidla jako příčinu první dopravní nehody a uvedl, že technický stav vozidla před první dopravní nehodou byl dobrý.
11. Z videozáznamu z palubní kamery vozidla Renault bylo zjištěno, že vozidlo Renault bezprostředně před dopravní nehodou stálo na dálnici v odstavném pruhu, a to přední částí vozidla proti směru jízdy, mělo zapnuté stěrače a ze zvukové stopy je patrné zapnutí výstražných světel. Ve vzdálenosti několika desítek metrů před vozidlem je patrné poškození pravých okrajových svodidel. Následně je ze záznamu patrné, že vozidlo BMW dostalo při jízdě v levém jízdním pruhu při předjíždění nákladního vozidla jedoucího v pravém jízdním pruhu smyk, stočilo se proti směru jízdy a přejelo do odstavného pruhu, kde nejprve levou zadní částí narazilo do svodidel a následně setrvačností pokračovalo v jízdě a došlo k silnému nárazu zadní části vozidla BMW do přední části vozidla Renault. Vlivem nárazu došlo k posunutí vozidla Renault a jeho otočení zhruba o 90°, načež vozidlo Renault zůstalo stát natočené přední částí téměř kolmo k vozovce.
12. Z lékařské zprávy ze dne 22. 6. 2021 bylo zjištěno, že žalobce uvedeného dne vyhledal v souvislosti se druhou dopravní nehodou lékařské ošetření, přičemž v rámci vyšetření uvedl, že s vozidlem stál v odstavném pruhu poté, co píchl pneumatiku, a že si na vše pamatuje.
13. Z potvrzení o účasti na dopravní nehodě ze dne 23. 6. 2021 soud zjistil, že ke druhé dopravní nehodě došlo dne 22. 6. 2021 v čase 07:21 hod. na kilometru 10,488 dálnice D7 v katastru obce Stehelčevy. Kromě poškození vozidel BMW a Renault došlo rovněž k poškození svodidel. Vozidlo BMW bylo pojištěno u vedlejšího účastníka 2). U vozidla Renault došlo k poškození čelního skla, airbagu řidiče, předního airbagu spolujezdce a celé přední části vozidla.
14. Z fotodokumentace (č. l. 88–90) vyplynulo rozsáhlé poškození celé přední části vozidla Renault, která byla v podstatě zcela zničena, a dále je patrné, že došlo k aktivaci airbagu řidiče a spolujezdce na předním sedadle. Vozidlo Renault zůstalo po druhé dopravní nehodě stát zadní částí v odstavném pruhu a přední část vozidla zasahovala do pravého jízdního pruhu dálnice.
15. Z obsahu spisu Magistrátu města Kladna sp. zn. OPŘ-DP/3505/21-4/PB soud zjistil následující:
 - a) Z protokolu o nehodě v silničním provozu ze dne 23. 6. 2021 bylo zjištěno, že žalovaná nepřizpůsobila rychlost jízdy svým schopnostem, vlastnostem vozidla a dopravně technickému stavu komunikace. Z tohoto důvodu dostala smyk a došlo ke střetu jejího vozidla BMW se svodidly a následně s vozidlem Renault. Nejvyšší povolená rychlost byla v místě dopravní nehody za deště snížena na 80 km/h. Před druhou dopravní nehodou došlo na vozidle Renault k poškození předního nárazníku a masky, které si žalobce způsobil sám nárazem do svodidel o několik okamžiků dříve. Alkohol byl u obou účastníků vyloučen provedením dechových zkoušek.
 - b) Z oznámení o přestupku ze dne 20. 7. 2021 se uvádí, že vozidlo Renault před druhou dopravní nehodou „v tomto úseku dálnice poškodilo také okrajová svodidla o několik okamžiků dříve.“ Žalovaná se k zavinění druhé dopravní nehody doznala.

- c) Z nákresu dopravní nehody se kromě koncové polohy vozidla Renault odpovídající jeho konečné poloze zjištěné z videozáznamu podává konečná poloha vozidla BMW, které zůstalo po nárazu do svodidel a vozidla Renault stát v odstavném pruhu, přičemž přední část vozidla směřovala do protisměru.
- d) Z fotodokumentace jsou zřejmé konečné polohy vozidel shodně jako v nákresu dopravní nehody, poškození okrajových svodidel a dále masivní poškození přední části vozidla Renault. Na levé části vozidla Renault je patrné poškození předních dveří a předního kola, zatímco pravá a zadní část vozidla žádné významnější poškození nevykazuje.
- e) V úředního záznamu žalobce ze dne 22. 6. 2021 byla zjištění uvedena výše pod bodem 10 žaloby.
- f) V úředním záznamu ze dne 12. 7. 2021 byla zachycena výpověď žalované, která uvedla, že při jízdě s vozidlem BMW po dálnici D7 jela v levém jízdním pruhu, dostala aquaplaning, několikrát se otočila kolem své osy a následně narazila do pravých krajních svodidel a zadní částí svého vozidla do odstaveného vozidla, které tam mělo dopravní nehodu před ní. Současně žalovaná uvedla, že druhou dopravní nehodu zavinila, protože nezvládla řízení za deště.
- g) Z výpisu z registru vozidel vozidla Renault bylo zjištěno, že jako vlastník a provozovatel vozidla Renault byl v době dopravní nehody evidován žalobce.
- h) Z příkazu č. OPŘ-DP/3505/21-4/PB ze dne 24. 8. 2021 se nad rámec nesporných skutečností podávalo, že žalovaná byla za spáchání přestupku dle § 125c odst. 1 písm. k) ZoPPK ve spojení s § 18 odst. 1 ZoPPK spočívajícího v tom, že „dne 22.06.2021 v 07:21 hod, na dálnici č. 07 v km 10,488 – v katastru obce Stebelčeves [...] jako řidička motorového vozidla tov. zn. BMW, RZ [REDAKCE] způsobila dopravní nehodu tím, že nepřizpůsobila rychlost jízdy, kdy uvedla vozidlo do smyku, které se otočilo několikrát kolem své osy, přičemž došlo ke střetu se svodidly a následně s odstaveným vozidlem Renault, RZ [REDAKCE]“, uložena pokuta ve výši 1 500 Kč.
16. Z výpisu z registru vozidel vozidla BMW soud zjistil, že jako vlastník vozidla BMW byl v době předmětných dopravních nehod evidován vedlejší účastník 1). Vedlejší účastník 1) byl jako vlastník vozidla BMW uveden i v osvědčení o registraci vozidla.
17. Z oznámení o vyřízení škody ze dne 30. 6. 2021 a mezinárodní automobilové pojišťovací karty (zelená karta) se podávalo, že vedlejší účastník 2) byl ve vztahu k vozidlu BMW evidován jako pojistitel vedlejšího účastníka 1).
18. Z kupní smlouvy uzavřené dne 12. 7. 2021 soud zjistil, že vedlejší účastník 1) byl k uvedenému dni dle svého prohlášení výlučným vlastníkem vozidla BMW, které následně na základě citované kupní smlouvy prodal zahraniční fyzické osobě.
19. Z duplikátu osvědčení o registraci vozidla Renault soud zjistil, že jako vlastník vozidla byl evidován žalobce.
20. Z protokolu o technické prohlídce vozidla ze dne 14. 1. 2019 bylo zjištěno, že uvedeného dne proběhla technická prohlídka vozidla Renault, v jejímž rámci nebyly zjištěny žádné závady. Nájezd vozidla k uvedenému dni činil 112 372 km.
21. Z protokolu o technické prohlídce ze dne 15. 1. 2021 a protokolu o měření emisí z téhož dne bylo zjištěno, že vozidlo Renault absolvovalo uvedeného dne technickou prohlídku, při níž byla zjištěna lehká závada v podobě nadměrně zkorodovaného brzdového kotouče. Nájezd vozidla k uvedenému dni činil 172 957 km. Z hlediska měření emisí bylo vozidlo hodnoceno jako vyhovující.

22. Na fotodokumentaci zaslané žalobcem (č. l. 123–132, 143) je kromě poškození obou vozidel po dopravních nehodách zachycen rovněž stav vozidla Renault před dopravními nehodami. Z fotodokumentace není patrné žádné poškození vozidla Renault, avšak vzhledem k absenci časového razítka nelze určit, kdy byly fotografie pořízeny, ani nejsou natolik detailní, aby z nich mohl soud učinit nějaký relevantní závěr.
23. Ze zápisu o poškození motorového vozidla ze dne 19. 7. 2021 včetně fotodokumentace bylo zjištěno, že po dopravních nehodách bylo u vozidla Renault určeno na výměnu více než 100 dílů a současně bylo stanoveno, že předpokládanou formou likvidace je totální škoda. V protokolu se současně uvádí: „*Nesouvisející poškození: odřené disky, PT dveře – odřené, PZ dveře + odřené, zadní nárazník – odřený, víko kufru – odřené, LZ lampa. prasklá, vnitřek vozidla: obložení + čalounění – zašpiněné, běžné provozní oděrky.*“ Z přiložené fotodokumentace je poté patrné prasknutí krytu levého zadního světla, odření disku, rýhy na víku zavazadlového prostoru, na pravých zadních dveřích, v pravé zadní části a ve stropní části interiéru vozidla a další oděrky laku, u nichž nelze určit, kde přesně se na vozidle nacházejí.
24. Z potvrzení o převzetí autovraku vyplynulo, že vozidlo Renault bylo dne 20. 8. 2021 převzato jako autovrak do zařízení ke sběru autovraků.
25. Z odborného vyjádření Ing. Vladimíra Němce, Ph.D., znalce v oboru ekonomika, odvětví odhady motorových vozidel, výrobních strojů a zařízení, se podávalo, že znalec stanovil cenu vozidla Renault ke dni 22. 6. 2021 na částku 250 000 Kč. Dle obsahu odborného vyjádření znalec vozidlo osobně neviděl a při stanovení ceny vycházel z protokolů ze státní technické kontroly, sdělení žalobce a dokumentace k vozidlu, přičemž přihlédl k nájezdu ve výši zhruba 200 000 km, velmi dobré výbavě a pravidelnému servisu.
26. Ze znaleckého posudku č. 023316/2025 vypracovaného dne 7. 4. 2025 Ing. Janem Pavlíčkem, znalcem z oboru ekonomika, odvětví ceny a odhady se specializací na motorová vozidla, bylo zjištěno, že cena vozidla Renault před oběma dopravními nehodami, tj. ke dni 21. 6. 2021, činila 183 000 Kč. Po první dopravní nehodě došlo k poklesu ceny vozidla na částku 172 000 Kč a po druhé dopravní nehodě na částku 140 000 Kč. Nadstandardní výbavu vozidla představovalo závěsné zařízení, které bylo znalcem zohledněno při stanovení ceny vozidla. Provedený servis neměl na zvýšení ceny vozidla žádný vliv, neboť se jednalo o běžný servis. Sřet vozidla BMW s vozidlem Renault byl natolik masivní, že překryl případné poškození vozidla Renault, a proto nelze jednoznačně určit, zda vozidlo Renault bylo před druhou dopravní nehodou poškozené či nikoliv. Znalcem bylo rovněž vysvětleno, že stop spínač je tlačítko umístění v motorovém prostoru vozidla, které lze iniciovat kromě fyzického stisknutí rovněž při dopravní nehodě většího rozsahu. Po stisknutí tlačítka dochází k přerušení dodávky paliva do motoru. Znalec neměl možnost vozidlo Renault osobně prohlédnout, a proto vycházel pouze z dostupných podkladů. Dále se znalec vyjadřoval i k řadě dalších otázek (viditelnost výstražného trojúhelníku v případě, že by jej žalobce stihl umístit, vliv hmotnosti obou vozidel na účinky nárazu, rychlost vozidel, posouzení míry zašpinění interiéru vozidla Renault atp.), které však nebyly zadány jako znalecká otázka, neboť úkolem znalce bylo pouze stanovení hodnoty vozidla Renault, nikoliv řešení průběhu nehodového děje či dalších otázek, a proto z těchto závěrů soud neučinil žádných zjištění, když i ze strany znalce se jednalo pouze o jeho úvahy, které nebyly znalecky podloženy.
27. Z výzvy k plnění ze dne 29. 5. 2023 bylo zjištěno, že žalobce prostřednictvím své právní zástupkyně vyzval žalovanou k zaplacení žalované částky nejpozději do 10. 6. 2023 s tím, že v opačném případě bude věc řešit soudní cestou. Dle přiloženého podacího lístku a potvrzení o doručení byla výzva odeslána dne 30. 5. 2023 a žalované doručena dne 31. 5. 2023.
28. Z dopisu právního zástupce žalované a vedlejšího účastníka 1) vedlejšímu účastníkovi 2) ze dne 21. 6. 2023 se podávalo, že právní zástupce požádal o sdělení, zda došlo k odškodnění žalobce

z pojištění odpovědnosti z provozu vozidla vedlejšího účastníka 1), a pokud nikoliv, pak z jakých důvodů.

29. Ze sdělení Statutárního města Kladna ze dne 6. 1. 2025 (č. l. 179) a odpovědi Policie České republiky na žádost soudu ze dne 9. 1. 2025 (č. l. 224) bylo zjištěno, že nemají k dispozici videozáznam o dopravní nehodě, o kterém žalobce uváděl, že jej předal k prošetření dopravní nehody. Žalobce sám předložil pouze tu část videozáznamu z palubní kamery, kde je zachycena druhá dopravní nehoda, ačkoliv s ohledem na délku záznamu a tvrzení žalobce o jednotlivých sekvencích je zřejmé, že se jedná pouze o část sekvence. Soud měl za to, že účelově je předkládána pouze část videozáznamu, kde není zachycena první nehoda.
30. Z nepodepsané listiny označené jako odborné vyjádření Ing. [REDACTED], Ph.D. (č. l. 396) neučinil soud žádná skutková zjištění, když listina nebyla podepsaná, znalecká doložka neodpovídá obsahu dokumentu, soud tak měl pochybnosti o pravosti i správnosti listiny. Výslech znalce Ing. Jana Pavlíčka k případnému vyjasnění rozporů znaleckého posudky nebyl žalobcem vyžadován. Soud měl závěry Ing. Jana Pavlíčka v částech, na které se dotazoval (zejména hodnota vozidla před první a před druhou nehodou), za přesvědčivé a řádně odůvodněné.
31. Soud pro nadbytečnost neprovedl některé z účastníků navržených důkazů, a to konkrétně poučení poškozeného v rámci správního řízení (č. l. 8), oznámení právního zástupce žalované o převzetí právního zastoupení ze dne 14. 6. 2023 a vyjádření k výzvě k plnění ze dne 21. 6. 2023 spolu s doručenkami (č. l. 56–58), výpis z historie nesouvisejícího motorového vozidla (č. l. 133–143), inzerát na vozidlo tovární značky Renault Grand Espace, když se jednalo o inzerát z jiného státu a v jiném než rozhodném období (č. l. 149–150) a výslech svědkyně A. [REDACTED] K. [REDACTED], manželky žalobce, která nebyla nehodovému ději přítomna.
32. Na podkladě výše uvedených skutečností dospěl soud k následujícím skutkovým závěrům:
33. Žalobce dne 22. 6. 2021 v 07:10 hod. při jízdě v levém pruhu po dálnici D7 ve směru na Slaný na kilometru 10,474 v důsledku nepřizpůsobení rychlosti své jízdy svým schopnostem, vlastnostem vozidla a dopravně technickému stavu komunikace uvedl v důsledku aquaplaningu vozidlo Renault do smyku, při tom vozidlo stočil do protisměru, načež po přejetí do odstavného pruhu narazil přední částí vozidla do pravého bočního svodidla. Při nárazu došlo k poškození svodidel, předního nárazníku a předního víka motoru vozidla Renault, které zůstalo po nárazu stát v odstavném pruhu otočené přední částí do protisměru. Po první dopravní nehodě žalobce zapnul výstražná světla, vystoupil z vozidla, a následně v čase 07:15 hod. zavolal na linku 158 a první dopravní nehodu nahlásil, aniž by však v předepsané vzdálenosti umístil výstražný trojúhelník. Technickou závadu (píchlou pneumatiku) jakožto příčinu první dopravní nehody žalobce neuplatnil.
34. Soud přitom ve vztahu k první dopravní nehodě nepřisvědčil skutkové verzi prezentované žalobcem. Přestože soud podle § 135 odst. 1 zákona č. 99/1963 Sb., občanský soudní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „o. s. ř.“) není vázán rozhodnutím o vině žalobce vydaným v příkazním řízení (k tomu srov. rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 29. 5. 2025, sp. zn. 33 Cdo 2028/2023), vycházel soud zejména z prohlášení žalobce, který v rámci přestupkového řízení vedeného vůči žalované uvedl, že při jízdě ve výše uvedeném úseku po dálnici D7 dostal smyk, vozidlo se stočilo do protisměru a došlo k lehkému nárazu vozidla do pravého svodidla, načež vozidlo zůstalo stát v odstavném pruhu otočené do protisměru. Sám žalobce přitom v rámci své výpovědi učiněné v průběhu přestupkového řízení vedeného vůči žalované připustil, že došlo k poškození předního nárazníku a předního víka motoru s odhadovanou škodou ve výši 20 000 Kč a současně neuvedl jako příčinu dopravní nehody technickou závadu, již by proražená pneumatika bezesporu byla. S výpovědí samotného žalobce koresponduje rovněž čas přivolání policie a zejména fotodokumentace první i druhé dopravní nehody a videozáznam z palubní kamery žalobce zachycující poškozená svodidla. Z fotodokumentace je zřejmé, že v úseku vzdáleném několik desítek metrů před místem druhé dopravní nehody došlo k poškození svodidel, přičemž

Shodu s prvopisem potvrzuje [REDACTED]

stejný závěr plyne rovněž z videozáznamu z palubní kamery žalobce před druhou dopravní nehodou. S těmito důkazy korespondují rovněž místa první a druhé nehody, která od sebe dle policejních záznamů dělilo zhruba 14 metrů (první dopravní nehoda se odehrála na kilometru 10,474 a druhá na kilometru 10,488).

35. Mezi účastníky bylo nesporné, že krátce po první dopravní nehodě došlo v čase 07:21 hod. ke druhé dopravní nehodě. Žalovaná jako řidička vozidla BMW ztratila při jízdě v levém jízdním pruhu dálnice D7 ve směru jízdy na Slaný na kilometru 10,488 při předjíždění nákladního vozidla jedoucího v pravém jízdním pruhu v důsledku nepřizpůsobení rychlosti jízdy svým schopnostem, vlastnostem vozidla BMW a dopravně technickému stavu komunikace nad vozidlem BMW kontrolu. V důsledku toho dostala smyk, vozidlo BMW se stočilo proti směru jízdy a přešlo do odstavného pruhu, kde levou zadní částí narazilo do pravých bočních svodidel a následně setrvačností pokračovalo v jízdě a došlo k silnému nárazu zadní části vozidla BMW do přední části vozidla Renault, které bylo nárazem odsunuto a otočeno tak, že zůstalo stát natočené přední částí téměř kolmo k vozovce. Přední část vozidla Renault byla v důsledku nárazu v podstatě zcela zničena.
36. Z dokazování rovněž vyplynulo, že v době dopravní nehody byl ve vztahu k vozidlu BMW vlastníkem a pojištěným vedlejší účastník 1) a pojistitelem vozidla BMW vedlejší účastník 2). Vlastníkem vozidla Renault byl žalobce. Jak žalobce, tak i žalovaná byli za své jednání uznáni vinnými spácháním přestupku dle § 125c odst. 1 písm. k) ve spojení s § 18 odst. 1 ZoPPK spočívajícího v nepřizpůsobení rychlosti jízdy svým schopnostem, vlastnostem vozidel a dopravně technickému stavu komunikace, za což byla žalobci uložena příkazem na místě pokuta ve výši 500 Kč a žalované ve správním řízení pokuta ve výši 1 500 Kč.
37. Při stanovení hodnoty vozidla soud nevycházel z odborného vyjádření znalce Ing. Vladimíra Němce, Ph.D., neboť jím podané odborné vyjádření obsahuje pouze velmi strohé a obecně formulované odůvodnění, a proto jeho závěry soud nepovažoval za přesvědčivé. Z tohoto důvodu tedy soud přistoupil k ocenění vozidla Renault znaleckým posudkem (k tomuto postupu viz rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 4. 9. 2018, sp. zn. 22 Cdo 2711/2018). Ze znaleckých závěrů Ing. Pavlíčka vyplynulo, že hodnota vozidla Renault před první nehodou činila 183 000 Kč a po první dopravní nehodě dosahovala částky 172 000 Kč. Ve vztahu k hodnotě vozidla Renault po druhé dopravní nehodě soud nepřisvědčil ani závěrům znalce Ing. Pavlíčka, neboť zbytková hodnota vozidla Renault byla mezi účastníky řízení nesporná, a proto ani stanovení hodnoty vozidla po druhé dopravní nehodě nebylo znalci jako znalecká otázka zadáno, a nadto sám žalobce uvedl, že vozidlo Renault fakticky prodal za částku 15 000 Kč.
38. Po právní stránce soud uplatněný nárok posoudil podle zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník (dále jen „o. z.“).
39. Podle § 2910 věty první o. z. škůdce, který vlastním zaviněním poruší povinnost stanovenou zákonem a zasáhne tak do absolutního práva poškozeného, nahradí poškozenému, co tím způsobil.
40. Podle § 2911 o. z., způsobí-li škůdce poškozenému škodu porušením zákonné povinnosti, má se za to, že škodu zavinil z nedbalosti.
41. Podle § 2894 odst. 1 o. z. povinnost nahradit jinému újmu zahrnuje vždy povinnost k náhradě újmy na jmění (škody).
42. Podle § 2918 o. z., vznikla-li škoda nebo zvětšila-li se také následkem okolností, které se přičítají poškozenému, povinnost škůdce nahradit škodu se poměrně sníží. Podílejí-li se však okolnosti, které jdou k tíži jedné či druhé strany, na škodě jen zanedbatelným způsobem, škoda se nedělí.

43. Podle § 2969 odst. 1 o. z. se při určení výše škody na věci vychází z její obvyklé ceny v době poškození a zohlední se, co poškozený musí k obnovení nebo nahrazení funkce věci účelně vynaložit.
44. Podle § 2951 odst. 1 o. z. se škoda nahrazuje uvedením do předešlého stavu. Není-li to dobře možné, anebo žádá-li to poškozený, hradí se škoda v penězích.
45. Soud se v první řadě zabýval námitkou žalované, která tvrdila, že předmětnou škodní událost je třeba posuzovat z titulu odpovědnosti za škodu z provozu dopravních prostředků, a jelikož provozovatelem vozidla byl vedlejší účastník 1), není dána její pasivní legitimace. Žalované je třeba přisvědčit v tom směru, že za škodu způsobenou provozem motorového vozidla při střetu provozů skutečně odpovídá jeho provozovatel podle ustanovení § 2932 o. z. (k tomu srov. usnesení Nejvyššího soudu ze dne 25. 7. 2023, sp. zn. 25 Cdo 708/2022), přičemž žalovaná provozovatelem vozidla BMW nebyla. To však nikterak nevylučuje vyvození odpovědnosti žalované jakožto řidičky vozidla BMW podle obecných ustanovení, konkrétně § 2910 o. z., neboť ustanovení § 2932 o. z. není ve vztahu k § 2910 o. z. ve vztahu speciality, a proto citovaná ustanovení vedle sebe stojí. V projednávané věci tak může být ve smyslu § 2915 o. z. dána solidární odpovědnost provozovatele vozidla BMW, který nese za způsobenou škodu objektivní odpovědnost (nevyžaduje se zavinění) ve smyslu § 2932 o. z. a žalované jakožto řidičky vozidla nesoucí za způsobenou škodu subjektivní odpovědnost (zavinění se vyžaduje) ve smyslu § 2910 o. z., nemluvě o případné odpovědnosti vedlejšího účastníka 2) z titulu pojištění odpovědnosti z provozu vozidla podle § 9 odst. 1 zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, ve znění účinném ke dni, kdy došlo k oběma dopravním nehodám. Rozhodnutí o tom, vůči komu se rozhodne žalovanou částku uplatnit, bylo tudíž na žalobci, a pokud tak učinil pouze vůči žalované jakožto jedné z potencionálních solidárních dlužníků, je třeba uplatněný nárok posuzovat podle ustanovení § 2910 o. z. (k tomu viz tamtéž či BEZOUŠKA, Petr. § 2927 [Provoz dopravy, provoz dopravního prostředku]. In: HULMÁK, Milan a kol. Občanský zákoník VI. Závazkové právo. Zvláštní část (§ 2055–3014). 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014, s. 1615, marg. č. 26.).
46. Jelikož je tedy žalovaná ve věci pasivně legitimována, zabýval se soud dále tím, zda jednáním žalované došlo k naplnění obecných předpokladů odpovědnosti za škodu ve smyslu ustanovení § 2910 o. z. Těmito předpoklady jsou: (i) protiprávní jednání, jímž dojde k zásahu do absolutního práva jiného, (ii) vznik škody, (iii) příčinná souvislost mezi porušením právní povinnosti a vzniklou škodou a (iv) zavinění. Veškeré uvedené předpoklady musí být naplněny kumulativně (současně).
47. Co se týká naplnění první podmínky, bylo v řízení jednoznačně prokázáno, že žalovaná jakožto řidička vozidla BMW porušila zákonem stanovená pravidla silničního provozu, když nepřizpůsobila rychlost své jízdy svým schopnostem, vlastnostem vozidla BMW a dopravně technickému stavu pozemní komunikace. Tímto jednáním žalovaná porušila svou povinnost zakotvenou v § 18 odst. 1 ZoPPK, tedy právní povinnost stanovenou zákonem ve smyslu § 2910 o. z., přičemž tímto protiprávním jednáním s ohledem na poškození vozidla Renault v důsledku srážky obou vozidel zasáhla do vlastnického práva žalobce, které je ve smyslu § 1011 a § 1012 věty první o. z. ve spojení s čl. 11 Listiny základních práv a svobod právem absolutním.
48. Pokud jde o druhou a třetí podmínku odpovědnosti za škodu spočívající ve vzniku újmy (škody) v příčinné souvislosti s porušením právní povinnosti žalovanou, uvádí soud následující. V řízení bylo postaveno najisto, že vlastníkem vozidla Renault byl žalobce, a že v důsledku porušení pravidel silničního provozu spočívajícího v nepřizpůsobení rychlosti jízdy žalovanou došlo ke smyku vozidla BMW, které se stalo neovladatelným, narazilo do svodidel a následně do stojícího odstavného vozidla Renault, které zásadním způsobem poškodilo. Škoda na majetku žalobce tak byla vyvolána protiprávním jednáním žalované, které bylo tzv. nutnou podmínkou (*conditio sine qua non*), bez níž by ke vzniku škody v podobě poškození vozidla Renault nedošlo. S ohledem na

uvedené tedy není žádných pochyb o tom, že protiprávní jednání žalované bylo v příčinné souvislosti se vznikem škody na vozidle Renault ve vlastnictví žalobce.

49. Při stanovení konkrétní výše škody způsobené žalobci žalovanou vycházel soud z ustanovení § 2969 odst. 1 o. z., dle něž se při určení výše škody na věci vychází z její obvyklé ceny v době poškození a zohlední se, co poškozený musí k obnovení nebo nahrazení funkce věci účelně vynaložit. Dle citovaného ustanovení tudíž přichází v úvahu dva způsoby stanovení výše škody, a to (i) rozdílem obvyklé ceny věci před poškozením a obvyklé ceny po poškození, nebo (ii) výší nákladů potřebných k uvedení věci do stavu před poškozením, to však jen tehdy, nejsou-li takové náklady zjevně nepřiměřené obvyklé ceně věci před poškozením (viz např. rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 1. 8. 2016, sp. zn. 25 Cdo 2062/2016).
50. Jelikož mezi účastníky řízení bylo nesporné, že při druhé dopravní nehodě došlo na vozidle Renault k totální škodě, tedy ke škodě takového rozsahu, že by oprava vozidla byla ekonomicky nerentabilní, stanovil soud výši škody způsobené žalovanou v souladu s § 2969 odst. 1 o. z. jako rozdíl obvyklé ceny vozidla Renault v době před poškozením a zbytkové ceny vozidla Renault odpovídající ceně náhradních dílů, resp. hodnotě autovraku po druhé dopravní nehodě (obdobně viz např. usnesení Nejvyššího soudu ze dne 27. 8. 2015, sp. zn. 25 Cdo 2818/2015). S ohledem na nespornost závěru o totální škodě na vozidle a žádost žalobce je přitom ve smyslu § 2951 odst. 1 věty první o. z. povinností žalované uhradit způsobenou škodu v penězích.
51. Výše obvyklé ceny, tedy ceny, za níž lze v daném místě a čase pořídit náhradní věc stejných kvalit (viz rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 28. 6. 2012, sp. zn. 25 Cdo 3729/2011) byla v řízení objektivizována znaleckým posudkem Ing. Pavlíčka na částku 172 000 Kč. Jelikož přitom znalec své závěry i s přihlédnutím k omezenému množství dostupných podkladů přesvědčivým způsobem odůvodnil, neměl soud o správnosti tohoto závěru znalce žádných pochybností. V této souvislosti soud podotýká, že obvyklou cenu bylo třeba v poměrech projednávané věci stanovit k okamžiku po první dopravní nehodě, v jejímž důsledku došlo s ohledem na poškození vozidla Renault nárazem do svodidel ke snížení původní obvyklé ceny vozidla.
52. Od takto stanovené obvyklé ceny vozidla bylo následně třeba odečíst zbytkovou cenu vozidla, jejíž výše byla mezi účastníky řízení rovněž nesporná a činila částku ve výši 16 666 Kč. V důsledku jednání žalované tak došlo ke škodě na vozidle Renault v celkové výši 155 334 Kč.
53. Při stanovení výše škody způsobené žalovanou je však třeba zohlednit veškeré okolnosti, které vedly ke vzniku škody a zhodnotit, zda odpovědnost za škodu nese v plném rozsahu pouze škůdce (žalovaná), či zda tu jsou rovněž okolnosti přičitatelné poškozenému (žalobci). Při tomto posouzení přitom soud není vázán závěrem učiněným v přestupkovém řízení, dle něž byla jako viník druhé dopravní nehody označena výlučně žalovaná (viz usnesení Nejvyššího soudu ze dne 26. 5. 2009, sp. zn. 25 Cdo 482/2008). Úvaha soudu o stanovení míry (spolu)zavinění je přitom do značné míry subjektivní, avšak musí vždy důsledně vycházet z objektivně zjištěných skutečností. Je přitom nepochybné, že převažující podíl na vzniku škody nese žalovaná, neboť pokud by žalovaná dodržovala dopravní předpisy, neztratila by nad vozidlem BMW kontrolu, a tudíž by ke druhé dopravní nehodě a vzniku škody vůbec nedošlo. V daném případě je však zřejmé, že nezanedbatelný podíl na vzniku škody měl rovněž žalobce.
54. Z provedeného dokazování vyplynulo, že sám žalobce způsobil zhruba 10 minut před druhou dopravní nehodou první dopravní nehodu, neboť v důsledku porušení pravidel silničního provozu (§ 18 odst. 1 ZoPPK) ztratil kontrolu nad vozidlem a po nárazu do svodidel zůstalo jeho vozidlo stát v odstavném dálničním pruhu otočené do protisměru. Žalobce současně po první dopravní nehodě v průběhu nouzového stání svého vozidla v odstavném pruhu správně užil výstražná světla, avšak na okraj vozovky za vozidlo i přes dostatečný časový prostor mezi dopravními nehodami trvající více než 10 minut neumístil v požadované vzdálenosti přenosný výstražný trojúhelník, čímž porušil povinnost stanovenou v § 26 odst. 3 ve spojení s § 36 odst. 1 písm. a) ZoPPK. Jako

nepřípadná se přitom jeví obrana žalobce spočívající v tom, že žalovaná by i v případě umístění výstražného trojúhelníku neměla možnost jej vidět. To, zda by umístění výstražného trojúhelníku mělo či nemělo dopad na průběh nehodového děje, je v současné době již pouhou spekulací, nicméně jisté je, že by účastníci silničního provozu (tedy i mj. malé osobní vozidlo a kamion, které právě místem projížděly) měli v případě umístění výstražného trojúhelníku zákonem předepsaným způsobem možnost reagovat na překážku v provozu minimálně o 100 metrů dříve, než tomu ve skutečnosti bylo.

55. Ostatně již samotné nouzové stání v odstavném pruhu na dálnici je již z podstaty věci spojeno se zvýšeným rizikem. To platí tím spíše s ohledem na zhoršené povětrnostní podmínky panující v době dopravních nehod. Soud podotýká, že nouzové stání s vozidlem v dálničním odstavném pruhu by bylo žalobci přičitatelné i tehdy, pokud by v odstavném pruhu stál z důvodu defektu pneumatiky, neboť v souladu s § 2904 o. z. náhoda stíhá vlastníka věci (viz usnesení Nejvyššího soudu ze dne 25. 5. 2004, sp. zn. 25 Cdo 1462/2003 a PAŠEK, Martin. § 2932 [Střet provozů]. In: PETROV, Jan, VÝTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol. Občanský zákoník. 2. vydání (3. aktualizace). Praha: C. H. Beck, 2024, marg. č. 9.), a proto je tím spíše třeba klást nouzové stání v odstavném pruhu k tíži žalobce s ohledem na to, že vozidlo Renault bylo odstaveno v důsledku jeho předchozího zaviněného jednání. Konečně soud mírně k tíži žalobce zohlednil rovněž skutečnost, že vozidlo žalobce stálo otočené do protisměru. Lze totiž předpokládat, že v opačném případě a nárazu vozidla BMW do zadní části vozidla Renault by způsobená škoda byla s ohledem na absenci či podstatně menší míru poškození motorové části vozidla nižší.
56. Po zhodnocení všech výše uvedených okolností projednávané věci tak soud uzavřel, že podíl spoluzavinění žalobce na vzniku škody v daném případě činil 15 % a podíl žalované tudíž dosahoval 85 %. S ohledem na celkovou výši způsobené škody dosahující částky 155 334 Kč tudíž soud dospěl k závěru, že na žalovanou připadá povinnost zaplatit žalobci 85 % vzniklé škody, tj. po zaokrouhlení na celé koruny částka ve výši 132 034 Kč.
57. Pokud jde o naplnění čtvrté podmínky odpovědnosti za škodu způsobené porušením zákona spočívající v zaviněné žalované, zakotvuje právní úprava v ustanovení § 2911 o. z. domněnku nedbalostního zavinění ze strany škůdce. Jedná se o podmínku vyvratitelnou, a proto v řízení lze prokázat, že škůdce zaviněné nejednal. K tomu však v projednávané věci nedošlo. Soud byl v první řadě v souladu s § 135 odst. 1 o. s. ř. vázán rozhodnutím správního orgánu o vině žalované spácháním druhé dopravní nehody a jednak závěr o nedbalostním zavinění žalované jednoznačně vyplynul z provedeného dokazování a žalovaná tuto skutečnost ani žádným způsobem nerozporovala. Soud tedy považoval rovněž podmínku zavinění žalované za jednoznačně naplněnou.
58. S ohledem na vše výše uvedené tedy soud uzavřel, že v řízení bylo prokázáno naplnění všech zákonných podmínek ve smyslu § 2910 o. z. pro vznik odpovědnosti žalované za způsobení škody na věci ve vlastnictví žalobce, přičemž s ohledem na spoluzavinění žalobce připadá na žalovanou povinnost zaplatit žalobci na náhradu škody částku ve výši 132 034 Kč.
59. V řízení bylo současně prokázáno, že vedlejší účastník 2) uhradil dne 31. 8. 2021 žalobci z titulu pojištění odpovědnosti z provozu vozidla pojistné plnění ve výši 133 334 Kč, tj. částku převyšující výši plnění přiznaného žalobci tímto rozsudkem, avšak žalobce vedlejšímu účastníkovi 2) tuto částku dne 6. 9. 2021 vrátil. Za těchto okolností bylo možné splnit závazek vůči žalobci náhradním splněním podle § 1953 odst. 1 o. z., tj. složením předmětu plnění do úschovy soudu, k čemuž však nedošlo. Jelikož tak k zániku závazku splněním ve smyslu § 1908 o. z. dosud nedošlo, rozhodl soud tak, že žalobě výrokem I. co do částky 132 034 Kč vyhověl, přičemž lhůta ke splnění povinnosti žalované byla stanovena v obecné třídní lhůtě podle § 160 odst. 1 část věty před středníkem o. s. ř., neboť ke stanovení jiné lhůty soud neshledal žádných důvodů.

60. Odmítnutí přijetí plnění ze strany žalobce však bylo bezdůvodné, neboť žalobce byl jakožto věřitel povinen plnění poskytnuté vedlejším účastníkem 2) jakožto třetí osobou přijmout (§ 1936 odst. 1 věta první o. z.), a to i pokud by se jednalo pouze o plnění částečné (§ 1930 odst. 2 věta první o. z.). Bezdůvodným odmítnutím řádně poskytnutého plnění se tak žalobce dostal do prodlení ve smyslu § 1975 o. z., přičemž prodlením věřitele (žalobce) je podle § 1968 věty druhé o. z. vyloučena odpovědnost dlužníka (žalované) za prodlení. Z tohoto důvodu tak soud žalované neuložil povinnost k náhradě úroků z prodlení ve smyslu § 1970 ve spojení s § 1968 o. z., neboť žalovaná se s ohledem na absenci součinnosti žalobce spočívající v bezdůvodném odmítnutí přijetí plnění sice do prodlení s úhradou peněžitého závazku z titulu náhrady škody dostala, avšak není za něj odpovědná (k tomu viz HORÁK, Pavel. § 1968 [Pojem prodlení dlužníka]. In: PETROV, Jan, VYTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol. Občanský zákoník. 2. vydání (3. aktualizace). Praha: C. H. Beck, 2024, marg. č. 7.). Z tohoto důvodu tedy soud žalobu co do zbývajících částí jistiny a veškerého uplatněného příslušenství jako nedůvodnou zamítl.
61. O nákladech řízení bylo rozhodnuto podle § 151 odst. 1 o. s. ř. ve spojení s ustanovením § 142 odst. 2 o. s. ř., kdy ve věci byl poměr úspěchu, resp. neúspěchu účastníků řízení v zásadě stejný, a proto soud vyslovil, že žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení. Při rozhodování o náhradě nákladů řízení soud zohlednil rovněž skutečnost, že výše plnění byla závislá na znaleckém posudku a dále k tomu, že žalobce v době před zahájením řízení nepřijal od vedlejšího účastníka 2) plnění ve výši přesahující přiznanou částku.
62. Vzniklé náklady řízení státu v podobě znalečného ve výši 13 828 Kč byly v plné výši uhrazeny ze zálohy ve výši 20 000 Kč složené v průběhu řízení žalobcem, a proto soud o povinnosti účastníků řízení k náhradě nákladů státu nerozhodoval.

Poučení:

Proti tomuto rozsudku lze podat odvolání do 15 dnů ode dne doručení jeho písemného vyhotovení, a to ke Krajskému soudu v Praze prostřednictvím Okresního soudu v Kladně.

Nebude-li povinnost stanovená tímto rozsudkem splněna dobrovolně, lze navrhnout výkon rozhodnutí (exekuci).

Kladno 24. září 2025

Mgr. Zuzana Slezáková v. r.
soudkyně