

Súd: Okresný súd Prievidza
Spisová značka: 12C/58/2013
Identifikačné číslo súdneho spisu: 3813201435
Dátum vydania rozhodnutia: 04. 04. 2016
Meno a priezvisko sudcu, VSÚ: JUDr. Róbert Matulák
ECLI: ECLI:SK:OSPD:2016:3813201435.12

ROZSUDOK V MENE SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Okresný súd Prievidza sudcom JUDr. Róbertom Matulákom v právnej veci navrhovateľa: KOMUNÁLNA poisťovňa, a.s. Vienna Insurance Group, so sídlom Štefánikova 17, Bratislava, IČO: 31 595 545, proti odporcovi: M. Z., nar. X.X. XXXX, bytom N., A. XXX/X, o zaplatenie 3.575,23 eur s prísl., takto

rozhodol:

Odporca je p o v i n n ý zaplatiť navrhovateľovi istinu vo výške 536 eur s 9 % - ným ročným úrokom z omeškania od 5.7.2012 do zaplatenia, do 3 dní od právoplatnosti tohto rozhodnutia.

V prevyšujúcej časti návrh z a m i e t a.

Žiaden z účastníkov nemá právo na náhradu trov konania.

O trovách konania štátu rozhodne súd do 30 dní po právoplatnosti rozsudku.

o d ô v o d n e n i e :

Návrhom podaným na tunajší súd dňa 30.1. 2013 sa navrhovateľ proti odporcovi domáhal zaplatenia istiny 3.575,23 eur s 9 % - ným ročným úrokom z omeškania od 5.7. 2012 do zaplatenia s odôvodnením, že navrhovateľ uzavrel s O. V. poistnú zmluvu č. 6805249126 s účinnosťou od 9.4. 2008. Poistený dňa 14.11. 2011 oznámil poisťiteľovi (navrhovateľovi) poistnú udalosť zo dňa 28.10. 2011. Poisťiteľ vyplatil poistenému dňa 16.1. 2012 poistné plnenie vo výške 3.575,23 eur. Zo záznamu o dopravnej nehode je zrejmé, že odporca nedobrzdil a tým spôsobil poistenej škodu. Listom zo dňa 24.5. 2012 navrhovateľ vyzval odporcu na zaplatenie regresného nároku vo výške 3.575,23 eur. Vzhľadom k tomu, že škoda z poistnej udalosti bola zavinená odporcom, s poukázaním na ust. § 813 Občianskeho zákonníka, podľa ktorého ak poistený má právo proti inému na náhradu škody spôsobenej poistnou udalosťou, prechádza jeho právo na poisťiteľa, žiadajú, aby súd uložil odporcovi zaplatiť žalovanú sumu aj s príslušenstvom.

Súd vo veci vydal platobný rozkaz č. k. 16Ro/25/2013-22 zo dňa 28.2. 2013 proti ktorému v zákonnej lehote podal odporca odpor, ktorý odôvodnil tým, že podľa nákresu dopravnej nehody je zrejmé, že došlo k reťazovej havárii z dôvodu neprimeranej rýchlosti posledných troch vozidiel. Popieral tiež, že by na motorovom vozidle zn. FIAT Scudo ev. č. PB XXXAV(ďalej len „FIAT“) mohla vzniknúť pri dopravnej nehode nárazom do zadnej časti tohto vozidla škoda vo výške uplatnenej navrhovateľom. Vozidlo má kovový nárazník a ten bol mierne preliačený. Predpokladá, že vystavenou faktúrou bola uplatnená aj oprava prednej časti vozidla FIAT, kde však za poškodenie nenesie žiadnu vinu. Zo svojich skúseností sa mu zdá vyčíslená škoda na vozidle FIAT vo výške 3.858,73 eur neprimerane vysoká, keďže v danom prípade výška povolenej opravy, ktorá predstavuje totálnu škodu na vozidle, predstavuje sumu 4.000 eur.

Dokazovaním vykonaným na pojednávaní, vypočutím účastníkov, svedkov O. V., S. X., O. S., oboznámením s obsahom Poistnej zmluvy č. 2850035000 zo dňa 8.4. 2008, Oznámením o vzniku

škodovej udalosti z havarijného poistenia motorového vozidla (č. I. 5), výpisu o úhrade sumy 3.575,23 eur dňa 16.1. 2012 poškodenej navrhovateľom (č. I. 6), Spisu poistnej udalosti (č. I. 7), Záznamom o dopravnej nehode, listom navrhovateľa adresovaným odporcovi zo dňa 24.5. 2012 spolu s doručenkou (č. I. 10 - 12), výpisom z Obchodného registra na navrhovateľa, výpočtom všeobecnej hodnoty vozidla (č. I. 27), príjmovým pokladničným dokladom zo dňa 29.12. 2011 (č. I. 31), faktúrou č. 38.2011 (č. I. 32), Dodacím listom č. 38.2011 (č. I. 33), Oznámením o poistnom plnení (č. I. 34), fotodokumentáciou vozidla FIAT po dopravnej nehode (č. I. 39 - 90, 134 - 140), Protokolom k oceneniu jazdeného vozidla spolu s ponukou na internete (č. I. 96 - 101), podaním Obecného hasičského zboru Sučany (č. I. 107), Správou o udalosti č. 213/2011 - dopravná nehoda (č. I. 108), Všeobecnými poistnými podmienkami pre havarijné poistenie motorových vozidiel navrhovateľa (č. I. 121), Zmluvnými dojednaniami pre havarijné poistenie navrhovateľa (č. I. 124), kalkuláciou opravy č. 8011218191 (č. I. 130 - 131), kontrolným listom č. 8011218191 (č. I. 132), Zápisom o ohliadke poškodeného motorového vozidla (č. I. 133), Znaleckým posudkom Ústavu súdneho inžinierstva Žilinskej univerzity v Žiline č. 250/2015, písomným vyjadrením navrhovateľa k znaleckému posudku (č. I. 200) a ďalšími dôkazmi, tvoriacimi obsah spisu, mal súd zistený tento skutkový stav veci:

Navrhovateľ je právnická osoba, ktorej predmetom podnikania je vykonávanie poisťovacej činnosti pre poistný druh životného poistenia a pre poistný druh neživotného poistenia podľa jednotlivých poistných odvetví v rozsahu uvedenom v Obchodnom registri.

Navrhovateľ ako poisťovateľ uzavrel s Máriou Adámkovou poistnú zmluvu havarijné poistenie motorového a pripojného vozidla č. 6805249126 s účinnosťou od 9.4. 2008. Poistenie sa týkalo motorového vozidla značky FIAT Scudo ev. č. PB XXXAV s dohodnutou výškou spoluúčasti 5 %.

Poistený, O. V., dňa 14.11. 2011 oznámila navrhovateľovi (poistiteľovi) poistnú udalosť zo dňa 28.10. 2011. V predmetnom Oznámení ako vodiča poisteného vozidla uviedla S. X. a ako vinníka dopravnej nehody odporcu. V popise priebehu nehody, vzniku škody p. X. uviedol: „Auto predo mnou začalo krízovo brzdiť, ja som začal krízovo brzdiť a v čase takmer úplného zastavenia do mňa narazilo vozidlo idúce za mnou“.

Zo záznamu o dopravnej nehode zo dňa 28.10. 2011 je zrejmé, že dopravná nehoda sa stala pred kruhovým objazdom v Sučanoch. Išlo o reťazovú haváriu troch motorových vozidiel, pričom vozidlo FIAT (vodič X.) narazilo do pred ním idúceho motorového vozidla zn. Škoda Octavia ev. č. LE XXX AM (vodič S.) a do vozidla zn. FIAT narazilo osobné motorové vozidlo zn. Citroën C3 ev. č. PD XXX BK, ktorým v čase nehody jazdil odporca. V plániku nehody je nad podpisom odporcu uvedené, že vodič a súčasne aj držiteľ vozidla Citroën nedobrzdil.

Po ohliadke poškodeného vozidla FIAT SLOVEXPERTOU zo dňa 7.11. 2011 (č. I. 133) boli dňa 8.11. 2011 kalkuláciou opravy č. 8011218191 vypočítané náklady na opravu vozidla FIAT vrátane DPH na sumu 3.858,73 eur. Kalkulácia opravy bola realizovaná kalkulačným programom AUDATEX, pričom ceny náhradných dielov sú ceny doporučené výrobcom (ceny za originálne diely).

Faktúrou č. 38.2011, vystavenou dňa 29.12. 2011, si O. T., C. XXX, N., uplatnil voči O. V., v súvislosti s opravou vozidla FIAT po dopravnej nehode za náhradné diely podľa dodacieho listu sumu 2.896,17 eur a za vykonanie prác (výmena dielov, oprava Sahary, vyrovnanie predného čela + oprava zámku prednej kapoty) 240 eur, t. j. spolu sumu 3.136,17 eur bez DPH a spolu s DPH sumu 3.763,40 eur.

Podľa dodacieho listu č. 38.2011 zo dňa 29.12. 2011 v súvislosti s opravou vozidla FIAT po dopravnej nehode bolo potrebné vymeniť tieto diely vozidla: chladič vody v sume 220,83 eur, intercooler v sume 435 eur, kondenzátor v sume 566,67 eur, hlavný svetlomet ľavý v sume 320 eur, hlavný svetlomet pravý v sume 320 eur, zadný nárazník v sume 326,67 eur, predný nárazník s povrch. úpravou v sume 459,17 eur, stred. lištu nárazníka v sume 26 eur, ľavú lištu nárazníka v sume 18,58 eur, pravú lištu nárazníka v sume 18,58 eur, masku chladiča v sume 51,67 eur a masku chlad. kak. časť v sume 133 eur, spolu aj s DPH 579,23 eur v celkovej sume 3.475,40 eur.

Sumu 3.763 eur poškodená O. V. O. T. uhradila dňa 29.12. 2011.

V čase dopravnej nehody nemal odporca uzavreté povinné zmluvné poistenie osobného motorového vozidla zn. Y. ev. č. PD XXX BK (ďalej len „Citroën“).

Ku dňu dopravnej nehody bola navrhovateľom podľa vyhlášky č. XXX/XXXX Z.z. stanovená všeobecná hodnota vozidla T. vo výške X.XXX,XX eur.

A. A. k oceneniu jazdeného vozidla T. Z. Y. X.X M. XXV roku výroby XXXX a s najjazdeným počtom kilometrov XXXXXX, vypracovaným navrhovateľom, bola predajná hodnota jazdeného vozidla X.XXX eur.

D. vyplatil poistenému z havarijného poistenia dňa XX.X. XXXX poistné plnenie vo výške X.XXX,XX eur, zohľadniac pritom spoluúčasť poškodenej vo výške XXX,XX eur, skutočnosť ktorú O. V. navrhovateľ oznámil listom zo dňa XX.X. XXXX.

U. zo dňa XX.X. XXXX navrhovateľ vyzval odporcu na zaplatenie regresného nároku vo výške X.XXX,XX eur a na zaplatenie odpočítanej spoluúčasti vo výške XXX,XX eur poistenému. S. uvedený list odporca v odbernej lehote neprevzal.

Na miesto dopravnej nehody bol privolaný P. hasičský zbor Z., ktorý sa k predmetnej dopravnej nehode s odstupom času vyjadriť nevedel. V prílohu k svojmu vyjadreniu doručili súdu Zápis z dopravnej nehody zo dňa 28.10. 2011 (č. I. 108), z obsahu ktorého mal súd zistené, že pri dopravnej nehode, ktorá bola hlásená o 13.24 hod. a ku ktorej sa dostavili o 13.28 hod., nebol nikto zranený. Pri dopravnej nehode malo Citroen poškodený predný nárazník, kapotu a chladič, vozidlo Škoda Octavia malo poškodené zadné dvere, nárazník a svetlo a FIAT poškodený chladič, predný nárazník, prednú masku a zadný nárazník. Príčinou dopravnej nehody podľa Zápisu bolo nedodržanie vzdialenosti. Po príchode na miesto zabezpečili miesto dopravnej nehody posypaním vytečenej chladiacej zmesi.

Zo zhodných tvrdení účastníkov i vypočutých svedkov X. a S., mal súd zistené, že na miesto dopravnej nehody nebola privolaná polícia a ani neboli zaistené stopy z dopravnej nehody a nebola na mieste dopravnej nehody ani vyhotovená fotodokumentácia.

D. prostredníctvom svojho právneho zástupcu na podanom návrhu v priebehu konania zotrval. Poukázal v tejto súvislosti na faktúru č. 382011 s tým, že navrhovateľ dňa 16.1.2012 vyplatil svojmu poistencovi p. O. V. titulom poistného plnenia žalovanú sumu 3.575,23 eur, pričom ide o sumu zníženú o 5 % z titulu spoluúčasti poistenca na poistnej udalosti. Zo záznamu o dopravnej nehode je zrejmé, že odporca nedobrzdil a tým spôsobil ich poistenej škodu, túto skutočnosť potvrdil odporca aj svojím podpisom na uvedenej písomnosti. Vo svojej výpovedi zo dňa 23.9.2013 tiež uviedol, že sa cíti byť zodpovedný aj za poškodenie zadnej časti vozidla FIAT. Pokiaľ odporca je ochotný uznať sumu 240 eur bez DPH, táto je za výmenu dielov, ktoré sú uvedené v dodacom liste, teda tie, ktoré on sám rozporuje. Svedkyňa V. a svedok X. vo svojej výpovedi potvrdili čiastočné poškodenie predného nárazníka vozidla FIAT pred škodovou udalosťou. A. V. bola navrhovateľom odškodnená za výmenu predného nárazníka len raz, dňa 16.1. 2012 v zmysle čl. X VPP pre havarijné poistenie motorového vozidla a v zmysle čl. IX ZD pre havarijné poistenie.

Odporca akceptoval určitý podiel viny na vzniknutej dopravnej nehode, nesúhlasil však s kalkuláciou výšky škody. Bol ochotný zaplatiť titulom škody maximálne sumu 240 eur spolu s DPH, teda sumu 288 eur, pretože môže niesť svoj podiel zodpovednosti za škodu pri dopravnej nehode maximálne v tejto výške. Cítil sa byť vinným z dôsledkov dopravnej nehody, tvrdil však, že vodič jazdiaci pred ním je vinný v rovnakom rozsahu, o čom svedčia poškodenia vodiča Škody. FIAT je úžitkové vozidlo, ťažšie ako Citroën, ktoré v čase nehody riadil. Ním riadené vozidlo bolo najviac pri dopravnej nehode poškodené, z neho unikla aj chladiaca zmes. Ťažko si predstaviť pri dopravnej nehode v prípade, ak by Škoda pred kruhovým objazdom zastala, aby po náraze jeho vozidla do vozidla FIAT došlo k takému poškodeniu vozidla Škoda, ako k tomu pri nehode došlo. Podľa jeho názoru na vozidle FIAT mohli byť poškodené nejaké časti vozidla tak, ako je to uvedené v dodacom liste, nie však v tom rozsahu, ako je tam uvedené. Vo faktúre sa uvádzajú niektoré opravy predmetného vozidla v sume 240 eur s tým, že súčasne je zapísané, že tieto súčasti vozidla boli vymenené. Najjednoduchšie je vyrovnanie predného čela, pričom v náhradných dieloch sa uvádza v podstate celý predok osobného motorového vozidla FIAT vrátane výstuh predného nárazníka. Ide o kovové časti a aby tieto mohli byť poškodené, museli by sa vozidlá

pred dopravnou nehodou pohybovať veľkou rýchlosťou. Poistovne obvykle vyžadujú, ak dôjde k nehode bez účasti polície, teda bez bližšieho vyšetrenia dopravnej nehody, postavenie vozidiel a prípadne fotodokumentáciu, pri škode takto vysokého rozsahu. Keby škoda vyšla v tejto výške, určite by volali aj účastníci dopravnej nehody políciu aby dopravnú nehodu prešetrla. Reľazová havária znamená, že správne zabrzdilo prvé vozidlo Škoda, ďalší vodiči v poradí sa riadne nevenovali riadeniu svojho vozidla, resp. jazdili neprimeranou rýchlosťou. Vozidlo FIAT má najviac poškodenú prednú časť, pričom on reálne poškodil zadný nárazník vozidla FIAT. Po nehode sa rozišli s tým, že každý účastník dopravnej nehody si poškodenia vzniknuté mu na vozidle uhradí sám. Nie je si vedomý toho, že by išlo o rozsiahle poškodenie vozidiel. Nechce rozporovať celkovú opravu vozidla FIAT. Cíti sa zodpovedný za poškodenie zadnej časti vozidla a prípadne ohľadne prednej časti vozidla vyrovnania predného čela vozidla a opravy zámku prednej kapoty. Samotná nehoda sa stala pred kruhovým objazdom v Sučanoch v priemyselnej oblasti. Pred kruhovým objazdom riadne zastavilo prvé vozidlo, ktoré nebolo účastníkom dopravnej nehody, nasledovala Škoda, ktorá tiež riadne dobrzdila, a teda nedošlo u vodiča tohto vozidla k porušeniu nejakých predpisov, následne sa blížilo ku kruhovému objazdu vozidlo FIAT a za ním šoféroval vozidlo Citroën on. Asi jeden kilometer jazdili v tomto poradí, všetky 4 autá prišli až ku kruhovému objazdu, išli rovnakou rýchlosťou vo vzdialenosti od seba 7 až 8 metrov. Pred kruhovým objazdom, na jeho hranici, začalo brzdiť vozidlo FIAT, čo registroval aj na základe svetiel tohto vozidla. On i vodič FIATu išli v podstate rovnakou rýchlosťou, mohli ísť 60 - 70 km/h. Pri tejto rýchlosti v podstate obaja, on i vodič vozidla FIAT, začali brzdiť. Je pravda, že nedobrzdil, dostal sa priamo do kontaktu s vozidlom FIAT, ide o úžitkové vozidlo, a preto oproti jeho vozidlu, brzdňá dráha tohto vozidla mala byť kratšia. Nemal pred nehodou dobrý výhľad na kruhový výjazd, pred ním bolo úžitkové vozidlo, ktoré mu výhľad zakrývalo, preto nevie uviesť, či prvé narazilo vozidlo FIAT do pred ním jazdiaceho vozidla alebo či on prvý narazil do vozidla FIAT. Vozidlo pred dopravnou nehodou smeroval k pravej krajnici. Vodič pred ním smeroval vozidlo k strednej vozovky a tým vytváral priestor, že sa možno vyhnú stretu vozidiel. Po dopravnej nehode (ďalej len „DN“) sa spolu s ostatnými účastníkmi DN rozprávali, či zavolajú dopravný inšpektorát, aby nehodu prešetrl, dospeli však k záveru, že by zrejme dostali pokutu, z dôvodov ktorého políciu nevolali s tým, že ak by si bol vodič vozidla FIAT vedomý toho, že na nehode nenesie žiaden podiel viny, zrejme by sa takto s nimi nedohodol. Po DN každý z vodičov odišiel so svojím vozidlom po vlastnej osi, vozidlá boli pojazdné. K DN privolali iba hasičov, ktorí na cestu vysypali vapex a odstránili chladiacu zmes z jeho vozidla, ktorá vytekla na cestu. Po DN si všetci prezreli autá. Fotodokumentáciu na mieste nerobil nikto, aspoň o tom nemá vedomosť. Vozidlo Škoda, ktoré jazdilo pred vozidlom FIAT, bolo podľa neho poškodené len nepatrne.

Svedkyňa Mária Adámková, na pojednávaní pred súdom potvrdila, že navrhovateľ je jej zamestnávateľom. Potvrdila, že jej vozidlo FIAT bolo už pred DN havarované. Údaje do Oznámenia o vzniku škodovej udalosti z havarijného poistenia motorového vozidla písala ona, je tam aj jej podpis. Vozidlo FIAT v čase DN riadil jej kamarát, Viliam Urban. Pokiaľ v oznámení uviedla ako vinníka DN odporcu, bolo to na základe informácií, ktoré získala od S. X., ktorý jej povedal, že keď riadil FIAT, pred ním išlo nejaké iné vozidlo, Octavia a za ním jazdilo vozidlo, ktoré riadil odporca. p. X. jej tvrdil, že sa pozrel do spätného zrkadla a videl, že p. Z. má pri uchu telefón, pozerá sa na ľavo od svojho vozidla. Údajne dal nohu z plynu p. X. dolu, aby náraz nebol taký silný. DN sa zabrániť nedalo. Bolo jej povedané, že p. Z. do p. X. narazil. Následne týmto nárazom narazilo jej auto do auta pred ním. Pred DN mal FIAT poškodenú prednú časť, pravú stranu nárazníka. Na prednej strane nárazníka vozidla FIAT bol škrabanec a prasklina asi 10 cm. Nijako inak nebolo auto poškodené. Auto aj sama užívala. Keby bolo auto v prednej časti viac poškodené, určite by to vedela. Bezprostredne po DN auto videla, predná strana vozidla bola poškodená, tiekla z auta tekutina, v zadnej časti bolo tiež škrabnuté. Predná časť vozidla bola viac poškodená ako časť zadná. Pokiaľ ide o pravý svetlomet, nie je si vedomá toho, že by tento bol pred DN poškodený.

Svedok Viliam Urban, účastník DN, na pojednávaní pred súdom uviedol, že v čase DN riadil vozidlo FIAT vo vlastníctve jeho známej, O. V.. Bezprostredne za ním riadil vozidlo Citroën odporca. Keď došlo k DN, bol piatok, plné cesty áut, jazdili v kolóne rýchlosťou asi 60 km/h. Niečo sa pred nimi na ceste stalo. Vodič vozidla Škoda, ktorý jazdil pred ním tvrdil, že pred ním bezdôvodne začalo brzdiť nejaké auto. Vodič, ktorý zabrzdil pred Škodou, z miesta DN odišiel. Či registroval DN alebo nie vodič jazdiaci pred Škodou, uviesť nevedel. DN sa stala pred kruhovým objazdom mimo obce. Vodič pred ním začal krízovo brzdiť, pričom on sám nevidel z akého dôvodu autá pred ním brzdlili. On preto začal brzdiť o niečo neskôr ako vodič jazdiaci bezprostredne pred ním. Keď videl, že autá začali pred ním náhle brzdiť, „dupol na brzdu tak, ako to len išlo“. Brzdil až do úplného zastavenia, pozrel sa do spätného zrkadla a videl, že aj vozidlo

za ním bude núdzovo brzdiť, preto pustil brzdový pedál, aby auto za ním jazdiace nenabúrало do jeho zabrzdeného vozidla, čo by iba zhoršilo samotnú zrážku, resp. jej dôsledky, keby s autom stál. V podstate už len chcel „spríjemniť, zmäkčiť“ náraz. Do neho narazilo auto idúce za ním a on následne potom narazil do auta idúceho pred ním. Následne on, i vodiči jazdiaci pred ním a za ním, zo svojich vozidiel vystúpili. Dospeli k tomu, že nie je potrebné volať políciu. Na miesto DN prišli požiarnici zo Sučian, z jeho auta vytekali nejaké prevádzkové kvapaliny, je teda možné, že hasiči robili nejakú fotodokumentáciu. Ako vodiči si vymenili na seba kontakty s tým, že sa vec neskôr dorieši. Rozostupy medzi autami mohli byť asi 10 - 15 metrov. Vodič je povinný dodržať nejaký odstup od vozidla, netvrdí, že aj jeho odstup bol ideálny, tiež musel núdzovo brzdiť. Nepredpokladal, že autá budú brzdiť do úplného zastavenia a preto musel núdzovo brzdiť. Podľa neho vinu na DN má odporca, ktorý v podstate nedobrzdil. Ako prvý narazil do neho a on následne potom narazil do auta pred ním. Keď vozidlo prevzal od p. V., vedel, aké poškodenia toto vozidlo má. V exteriéri bola prasklina na prednom nárazníku. Žiadne iné poškodenie na vozidle nebolo, išlo len o bežné opotrebenie. Svetlá na aute boli takisto v poriadku. Určite väčšia intenzita nárazu bola do zadnej časti jeho vozidla ako do prednej. Záznam o DN podpisoval on a odporca. Pokiaľ svedkyni V. dával informácie o DN, nepovedal jej jednoznačne, že odporca v čase DN telefonoval, povedal jej, že nevie, čo robil odporca, či telefonoval a podobne. Celým predkom svojho vozidla narazil do zadnej časti vozidla idúceho pred ním. Všetky tri chladiče na vozidle boli prerazené. Nepamätá si žiadnu takú dohodu, že by sa účastníci DN po DN mali rozísť s tým, že každý si následky nehody bude znášať sám a že každý z nich na DN má svoj podiel viny. Podľa jeho názoru boli odtrhnuté oba svetlomety na vozidle, ktoré riadil, jeden však určite. Odporca mal najviac poškodenú prednú časť vozidla, poškodenie na zadnej časti vozidla FIAT bolo minimálne, ani vodič jazdiaci pred ním nemal poškodenú zadnú časť, k výraznému poškodeniu došlo na prednej časti vozidla FIAT, čo bolo spôsobené nárazom do vozidla Škoda. Je možné, že odporca mal najviac poškodené vozidlo pri DN, vizuálne určite bolo najviac poškodené jeho vozidlo. Po DN z miesta nehody odišiel sám po vlastnej osi. Auto však bolo natoľko poškodené, že sa mu prehrieval motor. Išiel 5 km vyše hodiny. Po DN sa účastníci DN stretli, bol dodatočne spisovaný aj záznam o nehode. Vozidlo FIAT bolo po DN opravené.

Svedok ML., účastník DN, jazdiaci vo vozidle Škoda, na pojednávaní pred súdom potvrdil, že v čase DN išlo pred ním jedno auto, pravdepodobne Fabia Combi červenej farby. Poznávaciu značku tohto vozidla nevie. Boli pred kruhovým objazdom, išli pomaly, rýchlosťou možno 5 až 10 km/h. Auto, ktoré išlo pred ním, Škoda Fabia, chcelo vstúpiť do kruhového objazdu. V kruhovom objazde išlo iné auto väčšou rýchlosťou, z dôvodu ktorého auto pred ním do kruhového objazdu už nevstúpilo a začalo brzdiť. Auto pred ním zabrzdilo, on takisto za týmto autom stihol zabrzdiť. Auto, ktoré išlo však za ním, možno pre nedodržanie požadovanej vzdialenosti od vozidiel, narazilo do jeho vozidla. K spôsobu jazdy vodiča jazdiaceho za ním sa vyjadriť nevedel, tvrdil však, že zrejme nedodržel niektorú zo svojich povinností, pretože hneď, ako zabrzdil, vrazil do neho. Po DN mal poškodený zadný kufr, blatník mal o nejaký centimeter posunutý, má na vozidle rozbité aj pravé svetlo. Po DN sa všetci traja, on, vodič jazdiaci za ním a odporca spolu rozprávali. Políciu nikto nevolal. Na miesto samé prišli len požiarnici. Nevie, či sa na mieste samom robila nejaká dokumentácia. Po DN si on a vodiči jazdiaci za ním iba vymenili telefónne čísla. Bol názoru, že dôvod, pre ktorý k havárii došlo, bol ten, že sa nedodržala vzdialenosť medzi vozidlami. Vodič jazdiaci za ním určite nedodržel vzdialenosť za jeho vozidlom a z tohto dôvodu do neho narazil. K technike jazdy vodiča jazdiaceho za ním sa vyjadriť nevedel. Jazdil rýchlosťou 5 až 10 km/h a do kruhového objazdu vchádzal pomaly, takisto aj auto pred ním, preto nemal dôvod sledovať situáciu za ním a nevie teda povedať ani to, akou rýchlosťou autá za ním jazdili. Možno sa bavili po dopravnej nehode všetci traja vodiči ako k nej došlo, resp. kto nesie a aký podiel viny na nehode, s odstupom času si to už nepamätal. V poradí tretie vozidlo, Citroën bolo asi najviac poškodené, malo poškodenú prednú časť. Tvrdil, že pravdepodobne najprv vozidlo FIAT narazilo do jeho vozidla a následne vozidlo Citroën narazilo do vozidla FIAT. Pred ním auto brzdiť, on tiež dokázal dobrzdiť, vodič za ním však už nie, narazil bezprostredne potom, ako brzdiť a zastal do jeho vozidla. Predpokladá, že následne nedobrzdil ani tretí vodič v kolóne a ten nabúrало do druhého vozidla. V podstate zacítil pri dopravnej nehode len jeden náraz. Potom, ako do neho auto narazilo, prešiel asi vzdialenosť jedného metra. Bolo to tým nárazom. Pravá časť jeho vozidla je viac poškodená ako ľavá časť zadnej časti vozidla. Nevie, či vozidlo jazdiace za ním narazilo do neho kolmo, resp. či toto vozidlo nebolo vytočené na niektorú zo strán. Z vozidla FIAT tiekla po DN nejaká kvapalina. Potvrdil, že vozidlo FIAT pri DN nemalo poškodené predné svetlá.

Vzhľadom na rozporné tvrdenia účastníkov k okolnostiam DN, ktoré neboli odstránené výpovedami vypočutých svedkov, nariadil súd vo veci z dôvodu zistenia príčin DN, uznesením č. k. 12C/58/2013-155 zo dňa 17.7. 2014 znalecké dokazovanie.

Ústav súdneho inžinierstva Žilinskej univerzity v Žiline v písomnom znaleckom posudku č. 250/2015 doručeného súdu dňa 20.10. 2015 uviedol, že zo skutočností uvedených v kapitolách posudku je technicky neprijateľné, aby bol priebeh nehodového deja taký, že by vozidlo FIAT zastavilo za zadnou časťou vozidla Škoda a následne by došlo k nárazu vozidla Citroën do stojacej časti vozidla FIAT, v dôsledku čoho by došlo k pohybu vozidla FIAT smerom k vozidlu Škoda a následnému nárazu vozidla FIAT smerom k vozidlu Škoda a následnému nárazu vozidla FIAT do stojaceho vozidla Škoda. Technicky prijateľné sú nasledovné priebehy nehodového deja: 1. prvotne došlo k nárazu vozidla FIAT do stojaceho vozidla Škoda a následne došlo k nárazu vozidla Citroën do vozidla FIAT (variant A). 2. prvotne došlo k nárazu vozidla Citroën do vozidla FIAT, ktoré sa pohybovalo a následne došlo k nárazu vozidla FIAT do vozidla Škoda (variant B). Vzhľadom na to, že vstupné údaje pre analýzu nehodového deja nie sú známe (konečné polohy vozidiel, poloha úlomkov ap.), nie je možné z technického hľadiska (na základe technických podkladov) ustáliť, či priebeh nehodového deja nastal podľa variantu A alebo variantu B. Z technického hľadiska možno konštatovať, že bez ohľadu na to, či nastal variant A alebo variant B, technika jazdy vozidla Škoda bola správna. V prípade variantu A (prvotne došlo k nárazu vozidla FIAT do stojaceho vozidla Škoda a následne došlo k nárazu vozidla Citroën do vozidla FIAT) bola technika jazdy vodiča FIAT nesprávna, pričom nesprávnym prvkom jeho techniky jazdy bola skutočnosť, že nedodržel minimálny pozdĺžny odstup od vozidla Škoda. V tomto variante je technicky prijateľné, že vodič vozidla Citroën mohol od vozidla FIAT dodržať minimálny pozdĺžny odstup, pričom náraz vozidla Citroën do vozidla FIAT bol dôsledkom predchádzajúceho nárazu vozidla FIAT do vozidla Škoda. V takomto prípade je technicky prijateľné, že technika jazdy vodiča vozidla Citroën mohla byť správna. V prípade variantu B (prvotne došlo k nárazu vozidla Citroën do vozidla FIAT, ktoré sa pohybovalo a následne došlo k nárazu vozidla FIAT do vozidla Škoda) bola technika jazdy vodiča vozidla Citroën nesprávna, pričom nesprávnym prvkom jeho techniky jazdy bola skutočnosť, že nedodržel minimálny pozdĺžny odstup od vozidla Citroën. V tomto variante je technicky prijateľné, že vodič vozidla FIAT mohol od vozidla Škoda dodržať minimálny pozdĺžny odstup, pričom náraz vozidla FIAT do vozidla Škoda bol dôsledkom predchádzajúceho nárazu vozidla Citroën do vozidla FIAT (tento náraz mohol spôsobiť prerušenie brzdzenia vozidla FIAT). V takomto prípade je technicky prijateľné, že technika jazdy vozidla FIAT mohla byť správna. U vodiča Škoda nebola zistená žiadna taká skutočnosť, z ktorej by vyplývalo, že by niečo zanedbal. Toto konštatovanie platí pre oba technicky prijateľné varianty priebehu nehodového deja. V prípade variantu A bola zistená nesprávna technika jazdy (resp. zanedbanie) vodiča FIAT a to nedodržanie minimálneho pozdĺžneho odstup od vozidla Škoda - v dôsledku čoho došlo k nárazu vozidla FIAT do stojaceho vozidla Škoda a následne k nárazu vozidla Citroën do vozidla FIAT. V prípade variantu B bola zistená nesprávna technika jazdy (resp. zanedbanie) vodiča Citroën a to nedodržanie minimálneho pozdĺžneho odstup od vozidla FIAT - v dôsledku čoho došlo k nárazu vozidla Citroën do pohybujúceho a brzdeného vozidla FIAT. V dôsledku tohto nárazu je prijateľné, že mohlo dôjsť k prerušeniu brzdzenia vozidla FIAT, čo mohlo viesť k nárazu vozidla FIAT do vozidla Škoda.

Podľa znaleckého posudku je technicky neprijateľné, aby bol priebeh nehodového deja taký, ako to uvádza vodič vozidla FIAT - teda že by vozidlo FIAT zastavilo za zadnou časťou vozidla Škoda a následne by došlo k nárazu vozidla Citroën do stojacej časti vozidla FIAT, v dôsledku čoho by došlo k pohybu vozidla FIAT smerom k vozidlu Škoda a následnému nárazu vozidla FIAT do stojaceho vozidla Škoda. V prípade variantu A bolo technickou príčinou DN nesprávna technika jazdy vodiča vozidla FIAT a to nedodržanie minimálneho pozdĺžneho odstup od vozidla Škoda. Pri tomto náraze došlo k skokovému zníženiu rýchlosti vozidla FIAT. Z technického hľadiska je prijateľné, že v dôsledku uvedeného skokového zníženia rýchlosti vozidla FIAT, vodič vozidla Citroën nemohol za vozidlom FIAT zastaviť a to napriek tomu, že za vozidlom FIAT mohol dodržať minimálny pozdĺžny odstup. V prípade variantu B (prvotne došlo k nárazu vozidla Citroën do vozidla FIAT, ktoré sa pohybovalo a brzdilo a následne došlo k nárazu vozidla FIAT do vozidla Škoda) bola technickou príčinou DN nesprávna technika jazdy vodiča vozidla Citroën a to nedodržanie minimálneho pozdĺžneho odstup od vozidla FIAT. V dôsledku toho došlo k nárazu vozidla Citroën do pohybujúceho sa a brzdiaceho vozidla FIAT. V dôsledku tohto nárazu je prijateľné, že mohlo dôjsť k prerušeniu brzdzenia vozidla FIAT, čo mohlo mať za následok druhú zrážku a to vozidla FIAT do vozidla Škoda. V dôsledku prerušenia brzdzenia mohlo dôjsť k nárazu vozidla FIAT do vozidla Škoda a to aj napriek tomu, že vozidlo FIAT mohlo mať dodržaný minimálny pozdĺžny odstup od vozidla Škoda. V predmetnom prípade nie sú k dispozícii také technické podklady (napr. konečné polohy vozidiel, úlomky z vozidiel ap.), na základe ktorých by sa z technického hľadiska dalo posúdiť, ktorý variant počas nehodového deja skutočne nastal. Vzhľadom k uvedenému z technického hľadiska nie je možné vylúčiť, že obaja vodiči (FIAT aj Citroën) nemali dodržanú minimálnu pozdĺžnu vzdialenosť

od vozidla, ktoré sa pohybovalo pred nimi a teda, že príčinou DN bola súčinnosť nesprávnej techniky jazdy vodiča vozidla FIAT a Citroën.

Podľa záveru znaleckého posudku, pri DN mohlo dôjsť k takému rozsahu poškodenia vozidla FIAT, okrem poškodenia spodnej časti predného nárazníka, ktoré je popísané v posudkovej časti a nachádzalo sa na vozidle už pred nehodou a poškodenia zadného nárazníka, ktoré vykazuje známky poškodenia nesúvisiaceho s predmetným nehodovým dejom. Pri predmetnej DN je možné vysvetliť vznik jednotlivých poškodení deklarovaných na príslušných vozidlách, okrem poškodenia spodnej časti predného nárazníka vozidla FIAT, ktoré je popísané v posudkovej časti a nachádzalo sa na vozidle už pred nehodou a poškodenia zadného nárazníka, ktoré vykazuje známky poškodenia nesúvisiaceho s predmetným nehodovým dejom.

Z príslušnej kapitoly znaleckého posudku vyplýva, že predný nárazník vozidla FIAT vykazuje znaky poškodenia, ktoré nekorešponujú s priebehom nehodového deja. Ak toto poškodenie vzniklo už pred predmetnou DN, potom tento nárazník bol už pred DN znehodnotený a potom náklady na materiál zadný nárazník (326,67 eur bez DPH, resp. 392 eur s DPH) a predný nárazník (459,17 eur bez DPH, resp. 551 eur s DPH) je potrebné odpočítať od celkovej výšky nákladov na opravu poškodenia vozidla FIAT (3.763,40 eur s DPH), čím dostávame výšku nákladov, ktoré bolo potrebné vynaložiť na opravu poškodenia v súvislosti s predmetnou dopravnou nehodou: 2.820,40 eur s DPH. Pre stanovenie nákladov na opravu je podstatný doklad, ktorý bol akceptovaný poisťovňou pri riešení škody. Porovnaním fakturovaných cien opravcom a kalkuláciou spoločnosti Slovexperta, ktorá je kalkulovaná v cenách dielov podľa cenníkov importéra a časových jednotiek podľa normatívo výrobcu, je možné konštatovať, že ceny vo faktúre kopírujú s malou odchýlkou doporučené ceny.

K tomu, že znalec v písomnom znaleckom posudku vylúčil poškodenia predného a zadného nárazníka vozidla FIAT pri DN, zástupca navrhovateľa uviedol, že nesúhlasí s tým, že tieto diely mali pred DN nulovú hodnotu. Aj poškodený diel sa môže poškodiť vo väčšom rozsahu, a preto predmetné diely navrhli ponížiť len o 50 % z dôvodu ich predchádzajúceho poškodenia.

Ing. Pavol Kohút PhD., ktorý písomný znalecký posudok vypracoval, na pojednávaní pred súdom zotrval na záveroch písomného znaleckého posudku. K nesúhlasnému vyjadreniu navrhovateľa k tvrdeniu znalca a síce, že poškodené diely majú nulovú hodnotu, uviedol, že hodnota dielov nie je daná tým, či je možné diely ešte poškodiť vo väčšom rozsahu, alebo nie, pretože všetky diely je možné poškodiť vždy vo väčšom rozsahu, hodnota dielov je daná tým, či je možné ich speňažiť na voľnom trhu. A v prípade poškodených dielov dopyt po takýchto dieloch je nulový a preto ich nie je možné speňažiť. Na otázku sudcu „či znalec trvá na tom, že vodič Škody, ktorý bol pri DN v poradí prvý, nemá žiaden podiel na dopravnej nehode“, uviedol, že áno. Vychádza z opisu nehodového deja, keď jednotliví účastníci uviedli, že vozidlo Škoda zastavilo pred kruhovým objazdom, čo znamená, že vodič situáciu pred sebou riešil tak, že nedošlo ku kolízii a vlastne nehodový dej sa odohrával v súvislosti so situáciou za jeho vozidlom a túto mali možnosť predovšetkým ovplyvniť vodiči, ktorí sa pohybovali za vozidlom Škody. Z miesta DN nie sú v podstate žiadne dôkazy, či vodič Škody brzdil, resp. ako intenzívne brzdil. Vykonaním znaleckého dokazovania nebolo možné ustáliť to, či vinníkom dopravnej nehody je vodič vozidla FIAT, resp. vodič vozidla Citroën. Preto uviedli dva možné varianty nehodového deja. Ktorá z dvoch variant A alebo B je pravdepodobnejšia, sa vyjadriť nevedel. Poukázal v tejto súvislosti aj na to, že v Oznámení o vzniku škodovej udalosti z havarijného poistenia motorového vozidla vodič vozidla FIAT uviedol, že k DN došlo tak, že začal krízovo brzdiť a v čase úplného zastavenie do neho narazilo vozidlo idúce za ním. To znamená, že tento priebeh by korešpondoval s variantom B. Potom následne na pojednávaní už vodič vozidla FIAT popisoval inak priebeh dopravnej nehody, že zastavil. Na otázku sudcu, „z čoho znalec vychádzal pri závere, že je technicky neprijateľné, aby bol priebeh nehodového deja taký, že by vozidlo FIAT zastavilo za zadnou časťou vozidla Škody a následne by došlo k nárazu vozidla Citroën do stojacej časti vozidla FIAT, v dôsledku čoho by došlo k pohybu vozidla FIAT smerom k vozidlu Škoda Octavia a následne k nárazu vozidla Fiat do stojaceho vozidla Škoda“, znalec uviedol, že k tomuto záveru dospeli takým spôsobom, že boli vyhodnotené poškodenia, možné poškodenie vozidla Citroën a to v prednej časti vozidla ako i poškodenia zadnej časti vozidla FIAT, pričom tieto poškodenia v sebe nesú informácie o tom, aký intenzívny by mohol byť náraz vozidla Citroën do stojaceho vozidla FIAT, na základe tohto nárazu bola vypočítaná rýchlosť vozidla FIAT, ktorú by toto vozidlo mohlo mať maximálne po náraze vozidla Citroën, následne bola vykonaná analýza poškodenia prednej časti vozidla FIAT a na základe opisu poškodenia zadnej časti vozidla Škody bol vykonaný výpočet zrážky a jeho intenzity, ktorú museli

absolvovať vozidlo FIAT a Škoda, pričom bola zistená nekorešpondencia z hľadiska energetického, to znamená, náraz vozidla Citroën do zadnej časti vozidla FIAT by stojacemu vozidlu FIAT neudelil takú rýchlosť, ktorou by bolo možné vysvetliť rozsah poškodenia prednej časti vozidla FIAT a zadnej časti vozidla Škoda. Ďalej uviedol, že čo sa týka poškodenia spodnej časti predného nárazníka vozidla FIAT, tam vychádzali z ftc. z dopravnej nehody vozidla FIAT, ktorá predchádzala tejto dopravnej nehode, jednalo sa o nehodu z roku 2009. V tejto súvislosti poukázal na stranu 26 písomného znaleckého posudku, kde sú označené miesta na vozidle Fiat, kde je identické poškodenie viditeľné v roku 2009, teda pred konkrétnou dopravnou nehodou a poškodenie, ktoré je zadokumentované v roku 2011. Z porovnania tejto ftc. vyplýva, že niektoré poškodenia nárazníka vozidla FIAT boli už pred predmetnou DN. Ohľadne poškodeného zadného nárazníka, poukázal na stranu 37 písomného znaleckého posudku tvrdiac, že nenašli mechanizmus, ktorým by bolo možné vysvetliť takýto charakter poškodenia a to prerazenie zadného nárazníka kontaktnou časťou vozidla Citroën, ktorá má vysokú kontaktnú tuhosť. Na vozidle Citroën nenašli odpovedajúcu časť, ktorá by toto poškodenie vysvetľovala, preto skonštatovali, že toto poškodenie pravdepodobne vzniklo pred dopravnou nehodou. Nedá sa vypočítať, aké boli skutočné rozostupy jednotlivých vozidiel pred DN, jedine čo sa dá, je preveriť, či mohli byť také rozostupy, že vozidlo Citroën malo dodržaný minimálny odstup a v dôsledku nárazu vozidla FIAT do stojaceho vozidla Škoda mohlo dôjsť k takému skráteniu brzdných dráh pre vozidlo Citroën, ktoré mohlo viesť k takému rozsahu poškodenia prednej časti vozidla Citroën a zadnej časti vozidla FIAT, ako to bolo zadokumentované, pričom bolo zistené, že takýto priebeh je technicky prijateľný. A ďalej bolo preverené, či je prijateľné, aby vozidlo FIAT malo dodržaný minimálny odstup od vozidla Škoda a v dôsledku nárazu Citroënu do vozidla FIAT, či mohlo dôjsť k takým podmienkam, aby tento náraz viedol k následnému nárazu vozidla FIAT do vozidla Škoda, pri dodržaní rozsahu poškodenia jednotlivých vozidiel, pričom bolo zistené, že takýto priebeh prijateľný je. Jedná sa však o samostatné nehodové deje, pričom buď mohol nastať jeden alebo druhý, ale keďže nemali podklady z miesta DN, nie je možné ustáliť, ktorý z nich nastal. Nedá sa jednoznačne nijakým spôsobom zistiť, či vodič Citroënu dodržal, resp. nedodržel bezprostredne pred dopravnou nehodou dostatočný rozostup od vozidla idúceho pred ním, od vozidla značky FIAT. V znaleckom posudku riešili iba tie otázky, ktoré je možné technicky zodpovedať na základe predložených dokladov a to je vlastne časový úsek tesne pred vznikom jednotlivých zrážok, pričom v tomto okamihu bola rýchlosť vždy nižšia ako 50 km za hodinu. Prijateľné sú rýchlosti uvedené na strane 52 písomného znaleckého posudku, kde nárazová rýchlosť vozidla Citroën bola 23 km za hodinu. A pri druhom variante takisto rýchlosť vozidla Citroën mohla byť pri náraze v čase dopravnej nehody 23 km za hodinu. Čo bolo pred týmto úsekom nie je možné posúdiť, pretože chýbajú stopy, nie je teda možné posúdiť techniku jazdy vodičov s ohľadom na maximálnu povolenú rýchlosť. Technicky nie je možné zistiť, ktorý z vodičov nedodržel rozostup od predchádzajúceho vozidla. S ohľadom na poškodenie vozidiel nie je možné zodpovedať na otázky, aká bola rýchlosť vozidiel na začiatku nehodového deja, z poškodenia možno zistiť len nárazovú rýchlosť. Tá bola určite nižšia ako pre maximálny úsek dovolená, technicky je prijateľné, že vozidlá mohli mať prekročenú rýchlosť s ohľadom na to, že účastníci DN uvádzali, že sa pohybovali spolu. Potom prípadne prekročenie rýchlosti nie je prvkom, na základe ktorého by sa dal určiť prípadný ich podiel zavinenia DN, pretože, ak išli spolu s rovnakou rýchlosťou, tak úplne rovnakou mierou nedodržovali predpis obidvaja. Čo sa týka otázky, či mohli vodiči Citroënu a FIATu nedodržať potrebnú vzdialenosť, povedal, že áno, boli by to podmienky čiastočne z variantu A a B, takýto priebeh by bol technicky prijateľný. Nie je však možné zodpovedať tú najdôležitejšiu otázku, a to v dôsledku čoho došlo k DN, či v dôsledku nedodržania vzdialenosti medzi vozidlom Citroën a vozidlom FIAT, alebo v dôsledku nedodržania vzdialenosti vozidla FIAT a vozidla Škoda.

Podľa § 813 ods. 1 Občianskeho zákonníka, ak poistený má proti inému právo na náhradu škody spôsobenú poistnou udalosťou, prechádza jeho právo na poistiteľa, a to do výšky plnenia, ktoré mu poistiteľ poskytol.

Podľa § 427 ods. 1, 2 Občianskeho zákonníka, fyzické a právnické osoby vykonávajúce dopravu, zodpovedajú za škodu vyvolanú osobitnou povahou tejto prevádzky. Rovnako zodpovedá aj iný prevádzateľ motorového vozidla, motorového plavidla, ako aj prevádzateľ lietadla.

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

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

Podľa § 431 Občianskeho zákonníka, ak sa stretnú prevádzky dvoch alebo viacerých prevádzateľov a ak ide o vyporiadanie medzi týmito prevádzateľmi, zodpovedajú podľa účasti na spôsobení vzniknutej škody.

Podľa § 415 Občianskeho zákonníka, každý je povinný počínať si tak, aby nedochádzalo ku škodám na zdraví, na majetku, na prírode a životnom prostredí.

Podľa § 420 ods. 1 a 3 Občianskeho zákonníka, každý zodpovedá za škodu, ktorú spôsobí porušením právnej povinnosti. Zodpovednosti sa zbaví ten, kto preukáže, že škodu nezavinil.

Podľa § 438 ods. 1 a 2 Občianskeho zákonníka, ak škodu spôsobí viac škodcov, zodpovedajú za ňu spoločne a nerozdielne. V odôvodnených prípadoch môže súd rozhodnúť, že tí, ktorí škodu spôsobili, zodpovedajú za ňu podľa svojej účasti na spôsobení škody.

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

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

Podľa ustanovenia § 3 ods. 1 zákona č. 381/2001 Z.z. v znení neskorších predpisov, povinnosť uzavrieť poisťnú zmluvu má pri tuzemskom motorovom vozidle ten, kto je ako držiteľ motorového vozidla zapísaný v dokladoch vozidla alebo ten, kto je v dokladoch vozidla zapísaný ako osoba, na ktorú sa držba motorového vozidla previedla, v ostatných prípadoch ten, kto je vlastníkom motorového vozidla alebo jeho prevádzkovateľom. Ak na motorové vozidlo je uzatvorená nájomná zmluva s právom kúpy prenajatej veci, povinnosť uzavrieť poisťnú zmluvu má nájomca.

Právo poisťovne na náhradu škody býva v poisťovacej praxi často nesprávne označované ako regres, ktorý je však pojmovo nárokom na náhradu za poskytnuté plnenie toho, kto plnil, veriteľovi namiesto dlžníka voči dlžníkovi. Nárok na náhradu škody je svojou právnou podstatou zákonnou cessiou, teda prechodom práva na základe zákona. Podmienkou na prechod práva je výplata poisťného plnenia zo strany poisťovne. Ekonomickou podstatou tohto nároku je snaha, aby poistený nebol na škodovej udalosti ziskový, t.j. aby jeho príjem na základe súčasných právnych nárokov voči škodcovi, ako aj voči poisťovni nebol vo väčšom rozsahu, než bola jeho majetková ujma následkom škodovej udalosti. Ďalší z nárokov poisťovne v súvislosti s výplatou poisťného plnenia je prechod nároku poisteného na poisťovňu. Ide o zákonnú cessiu, ku ktorej dochádza okamihom a v rozsahu výplaty poisťného plnenia (Poisťné zmluvy, A., S., D. N. rok 2012 - s. 223, 262).

Občiansky zákonník v ustanoveniach § 813 a § 814 upravuje prechod práva poisteného proti inému na náhradu škody spôsobenej poisťnou udalosťou. Dôvodom, prečo na poisťovateľa prechádza právo, ktoré má poistený proti inému na náhradu škody spôsobenej poisťnou udalosťou, je postihnutie osoby zodpovednej za škodu aj v tých prípadoch, keď poistený, ktorému bola spôsobená škoda, dostane náhradu od poisťovateľa. Ide o zákonný prechod práva (tzv. subrogačný postih), ku ktorému dochádza bez prejavu vôle účastníkov. Podmienkami prechodu práva na náhradu škody z poisteného na poisťovateľa sú podľa § 813 Občianskeho zákonníka a/ zodpovednosť za škodu iného, b/ existencia práva na náhradu škody v okamihu poisťného plnenia a c/ výplata poisťného plnenia z príslušného druhu poistenia.

Zo znenia § 813 ods. 1 Občianskeho zákonníka vyplýva prechod práva na náhradu škody vyplatením poisťného plnenia bez ohľadu na to, či možno zodpovednosť za škodu, ktorá vznikla poškodenému voči škodcovi, vyvodiť z Občianskeho zákonníka alebo akéhokoľvek iného právneho predpisu.

Vyššie citovaný zákon o povinnom zmluvnom poistení zodpovednosti za škodu, spôsobenú prevádzkou motorového vozidla ustanovil povinnosť každého vlastníka a prevádzateľa motorového a nemotorového

vozidla uzavrieť zmluvu na poistenie svojej zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou vozidla a zároveň zaviazal povinné ručenie poisťovateľa, ktorý vykonáva toto poistenie a Slovenskej kancelárii poisťovateľov za škody spôsobené prevádzkou motorového a nemotorového vozidla.

Odporca si túto svoju zákonnú povinnosť uzatvoriť povinné zmluvné poistenie zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla nesplnil.

Poškodená si mohla svoj nárok na náhradu škody uplatniť priamo proti poisťovateľovi alebo škodcovi, alebo voči oboj naraz. Poškodená si neuplatnila náhradu škody v zmysle zákona č. 381/2001 Z.z. v znení neskorších predpisov, ale škodu si uplatnila u svojho poisťovateľa zo svojej havarijnej poisťky, ktorú mala u neho uzavretú.

V predmetnej veci, keďže odporca nemal v čase dopravnej nehody uzavreté povinné zmluvné poistenie zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou vozidla, navrhovateľ vynaložené náklady na opravu vozidla FIAT uhradil z na základe zmluvy o poistení majetku z havarijného poistenia vozidla FIAT. Z tohto dôvodu došlo k tzv. zákonnej cessii podľa § 813 ods. 1 OZ, kedy poisťovateľ vstúpil do práv poškodeného. Navrhovateľovi tak vzniklo právo postihu proti odporcovi dňom, kedy poškodenej uhradil škodu na motorovom vozidle.

Okamihom úhrady predmetných finančných prostriedkov poškodenej, sa navrhovateľ stal aktívne legitimovaný v danej veci titulom práva postihu, ale nie však z titulu náhrady škody.

Zhodnotiac výsledky dokazovania, dospel súd k právnomu záveru, že nárok navrhovateľa, v konaní uplatnený, bol voči odporcovi čiastočne dôvodný.

Z obsahu súdneho spisu jednoznačne vyplynulo, že odporca bol dňa 28.10. 2011 účastníkom DN, pri ktorej došlo k zrážke troch motorových vozidiel, vozidla značky Škoda, do ktorého narazilo vozidlo FIAT a do ktorého zase narazilo vozidlo Citroën, ktoré v čase DN riadil odporca, ktorý v tom čase bol aj jeho vlastníkom.

Navrhovateľ ako poisťovateľ mal v čase DN uzavretú s O. V. poisťovateľom zmluvu č. 6805249126 s účinnosťou od 9.4. 2008 (havarijné poistenie). Poistená dňa 14.11. 2011 oznámila poisťovateľovi poistnú udalosť zo dňa 28.10. 2011. Poisťovateľ vyplatil poistenej dňa 16.1. 2012 poistné plnenie v zmysle čl. X Všeobecných poistných podmienok pre havarijné poistenie motorového vozidla a v zmysle čl. IX Zmluvných dojednaní pre havarijné poistenie navrhovateľa vo výške 3.575,23 eur z havarijného poistenia, pretože v čase DN nemal odporca uzavreté povinné zmluvné poistenie vozidla Citroen v zmysle § 3 ods. 1 zákona č. 381/2001 Z.z. o povinnom zmluvnom poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla.

Pretože v zázname o DN bolo uvedené, že odporca nedobrzdil, ktorý záznam odporca aj podpísal, listom zo dňa 24.5. 2012 navrhovateľ vyzval odporcu na zaplatenie „regresného nároku“ vo výške 3.575,23 eur, ktorú sumu poškodená O. za opravu svojho vozidla zaplatila (ponížená o jej účasť na poistnom plnení 5 % resp. 188,17 eur), vychádzajúc z ust. § 813 Občianskeho zákonníka (ďalej len „OZ“).

Vyššie uvedené skutočnosti neboli medzi účastníkmi sporné.

Sporné však v konaní boli okolnosti vzniku DP a v tejto súvislosti aj to, kto z účastníkov a v akom rozsahu za vznik DN a teda aj za škodu na vozidle FIAT zodpovedá.

Z výpovedí účastníkov DN mal súd preukázané, že bezprostredne pred dopravnou nehodou jazdil odporca za vodičom vozidla FIAT a vodič tohto vozidla za vodičom vozidla Škoda. Títo vodiči boli účastníkmi DN, okolnosti vzniku ktorej sa však jednoznačne zistiť nedali z dôvodu, že účastníci na miesto DN neprivolali políciu, nikto zo zúčastnených nezaistil stopy DN a nebola vyhotovená ani fotodokumentácia z DN. Keďže nehoda sa stala bezprostredne pred kruhovým objazdom a motorové vozidlá doň vchádzali v kolóne a teda približne rovnakou rýchlosťou, na prípadnú prekážku v kruhovom objazde museli reagovať rovnako, brzdením svojho vozidla. Z výpovede svedka Šimoniča mal súd zistené, že už vodič jazdiaci pred ním musel pred kruhovým objazdom svoje vozidlo zastaviť. Tento vodič účastníkom nehody nebol, pretože vodič vozidla Škoda stačil za ním svoje vozidlo zastaviť, z čoho možno usúdiť, že sa riadne venoval premávke a teda je dôvodné predpokladať, tak, ako to uzavrel i

znalec, že vodič vozidla Škoda na vzniku DN nenesie žiadnu zodpovednosť. Z výpovedí účastníkov i z listinných dôkazov uvedených vyššie, bolo v konaní takisto preukázané, že vodiči vozidiel FIAT a Citroën situáciu na ceste nezvládli, v dôsledku čoho došlo k reťazovej havárii všetkých troch vozidiel. Kým odporca bol ochotný znášať časť zodpovednosti za vzniknutú nehodu (hoci nevedel uviesť, či on prvý so svojím vozidlom narazil do vozidla idúceho pred ním alebo či vozidlo idúce pred ním najprv narazilo do pred ním idúceho vozidla) tvrdiac, že si mal viac všímať situáciu na ceste pred DN, mal zachovať od vozidla jazdiaceho pred ním väčší odstup, resp. mal ísť pomalšie a z tohto dôvodu bol ochotný nejakú sumu (288 eur) navrhovateľovi zaplatiť, vodič vozidla FIAT svoj akýkoľvek podiel zodpovednosti na DN poprel. Kým však v Oznámení o vzniku škodovej udalosti z havarijného poistenia motorového vozidla je obsiahnutý popis priebehu nehody vodičom vozidla FIAT (svedok X.) tak, že „Auto predo mnou začalo krízovo brzdiť, ja som začal krízovo brzdiť a v čase takmer úplného zastavenia do mňa narazilo vozidlo idúce za mnou.“, na pojednávaní pred súdom už tvrdil niečo iné, a sice, že vozidlo Citroën do jeho vozidla narazilo v čase, keď on sám už s vozidlom FIAT stál.

Prichádzali preto do úvahy dve možnosti, ako to bolo zistené aj znalcom, a sice, že 1. najprv narazilo vozidlo FIAT do pred ním idúceho vozidla Škoda a následne vozidlo Citroën narazilo do vozidla FIAT, alebo, že 2. najprv narazilo vozidlo Citroën do vozidla FIAT a následne toto vozidlo narazilo do pred ním idúceho vozidla Škoda. Pri tejto druhej možnosti vzniku DN však znalcom bolo z rozsahu poškodenia vozidla FIAT zistené, že v čase DN vozidlo FIAT ešte nestálo, ako to zrejme účelovo tvrdil svedok X., vodič vozidla FIAT (závery písomného znaleckého posudku doplnené výpoveďou zástupcu znaleckého ústavu na pojednávaní, ktorú účastníci nenamietali). Avšak z dôvodu toho, že na mieste DN neboli zabezpečené žiadne stopy a DN nebola takmer vôbec zdokumentovaná, nebolo možné ani znaleckým dokazovaním jednoznačne zodpovedať otázku, ktorý z vodičov (resp. či viacerí z nich alebo všetci) je zodpovedný za vznik DN a teda už vôbec nie, v akom prípadnom rozsahu. V tejto súvislosti však súd dáva za pravdu odporcovi, že z dôvodu poškodenia všetkých troch vozidiel pri DN, by vodiči, ktorí by sa necítili byť za vznik DN zodpovední, by sa zrejme neuspokojili s tým, že si každý z nich bude znášať prípadné škody sám a že by v tejto súvislosti netrvali na šetrení nehody políciou, resp. že by sa aspoň nesnažili akýmkoľvek iným spôsobom dopravnú nehodu zdokumentovať (napr. vyhotovením fotografií).

Keďže priebeh nehodového deja sa v konaní pre nejednoznačnosť a čiastočnú rozpornosť tvrdení účastníkov DN nepodarilo ustáliť, s prihliadnutím na to, že odporca sa za poškodenie vozidla FIAT cítil byť čiastočne zodpovedný z dôvodu porušenia právnych predpisov, keďže mal ísť v čase pred DN pomalšie, resp. mal od vozidla pred ním zachovať väčšiu vzdialenosť (tvrdil tiež, že minimálne v takom rozsahu ako on zodpovedá za dôsledky DN aj vodič vozidla FIAT), s prihliadnutím tiež na ďalšie faktory, ktoré vzniku DN predchádzali (1. vozidlo v kruhovom objazde vytvorilo prekážku prvému vozidlu pred kruhovým objazdom, vodič ktorého musel brzdiť, 2. vozidlo prvé pred kruhovým objazdom vytvorilo brzdením prekážku vozidlu Škoda, 3. brzdiace vozidlo Škoda bolo prekážkou v plynulosti jazdy vodiča FIAT, 4. vozidlo FIAT brzdením vytvorilo prekážku v jazde vodičovi vozidla Citroën), považoval súd za spravodlivé a primerané voľnou úvahou podľa § 136 Občianskeho súdneho poriadku, určiť odporcovi mieru jeho zodpovednosti za vznik DN a teda aj za jej následky (vrátane poškodenia vozidla FIAT) v rozsahu 20 %. Zodpovednosť odporcu v tomto rozsahu je podľa právneho názoru súdu v súlade aj s ust. § 441 OZ a ust. § 442 OZ.

Odporca podľa právneho názoru súdu zodpovedá objektívne (bez ohľadu na zavinenie) za škodu poškodenej podľa § 427 a nasl. OZ ako prevádzateľ motorového vozidla, ktorého bol v čase dopravnej nehody, ktorú sčasti zavinil, vlastníkom, teda zodpovedá za škodu vyvolanú osobitnou povahou prevádzky motorového vozidla, pretože nepreukázal, že sa škode nemohlo zabrániť ani pri vynaložení všetkého úsilia.

Na tomto mieste treba tiež uviesť, že ak by nezodpovedal odporca za spôsobenú škodu ako prevádzateľ podľa § 427 a nasl. OZ, zodpovedal by za spôsobenú škodu ako vodič vozidla podľa § 420 ods. 1 OZ.

Navrhovateľ uhradil poškodenej z poistnej udalosti sumu 3.575,23 eur, predstavujúcu sumu zaplatenú poškodenej za opravu vozidla FIAT po DN vo výške 3.763,40 eur po odpočítaní spoluzodpovednosti poškodenej vo výške 188,17 eur.

Znaleckým dokazovaním však bolo preukázané, že niektoré časti vozidla FIAT boli poškodené už pred DN v roku 2009 (č. I. 24 a nasl. znaleckého posudku) konkrétne predný nárazník, ktorý bol menený na

vozidle FIAT len raz, v súvislosti s DN. Podľa tvrdenia znalca, zadný nárazník vozidla FIAT zase vykazuje známky poškodenia, ktoré nekorešponujú s priebehom nehodového deja, čo znalec na pojednávaní vysvetlil tak, že nenašli mechanizmus, ktorým by bolo možné vysvetliť takýto charakter poškodenia a to prerazenie zadného nárazníka kontaktnou časťou vozidla Citroën, ktorá má vysokú kontaktnú tuhosť. Tieto závery znalca účastníci nenamietali, len zástupca navrhovateľa nesúhlasil s nulovými hodnotami materiálu predný nárazník a materiálu zadný nárazník, pri výpočte nákladov znalcom potrebných vynaložiť v súvislosti s opravou poškodenia vozidla FIAT pri DN, keď súhlasil s ponížením hodnoty týchto častí vozidla na 50 %, argumentujúc tým, že aj už poškodené časti vozidla pred DN mali nejakú hodnotu. V tejto súvislosti sa však súd stotožnil s argumentáciou znalca, a síce, že v prípade poškodených dielov dopyt po takýchto dieloch je nulový a preto ich nie je možné speňažiť a preto už pred DN mali tieto časti vozidla FIAT nulovú hodnotu.

Keďže znalec porovnaním fakturovaných cien opravcom vozidla FIAT s kalkuláciou spoločnosti Slovepexperta, ktorá je kalkulovaná v cenách dielov podľa cenníkov importéra a časových jednotiek podľa normatívo výrobcu skonštatoval, že ceny vo faktúre kopírujú s malou odchýlkou doporučené ceny, po odrátaní nákladov vynaložených na materiál zadný nárazník 392 eur s DPH a na materiál predný nárazník 551 eur s DPH od celkovej sumy zaplatenej poškodenou opravcovi vozidla FIAT vo výške 3.763,40 eur, predstavuje výška nákladov, ktoré bolo potrebné vynaložiť na opravu poškodenia vozidla FIAT v súvislosti s predmetnou nehodou - 2.820,40 eur. Zmluvou dohodnutá spoluúčasť poškodenej na poistnej udalosti potom predstavuje sumu 141,02 eur (5 % zo sumy 2.820,40 eur).

Z vyššie uvedených výpočtov je potom zrejmé, že navrhovateľ mal poškodenej z havarijného poistenia zaplatiť sumu 2.679,38 eur.

Z vyššie uvedenej sumy 20 % predstavuje sumu 535,876 eur a po zaokrúhlení sumu 536 eur, ktorú sumu uložil súd odporcovi podľa § 813 OZ navrhovateľovi zaplatiť.

Pretože odporca si svoju povinnosť riadne a včas nesplnil (v zmysle listu navrhovateľa zo dňa 24.5. 2012 v lehote 15 dní, ktorý odporca neprevzal a ktorý sa navrhovateľovi vrátil dňa 19.6. 2012), dostal sa do omeškania a preto si navrhovateľ dôvodne od odporcu podľa § 517 ods. 2 OZ, v súlade s § 3 Nariadenia vlády č. 87/1995 Z.z., uplatnil aj nárok na zaplatenie úrokov z omeškania po uplynutí 15 dní od vrátenia výzvy navrhovateľovi v zákonnej výške 9 % ročne, ktoré súd takisto zaviazal odporcu navrhovateľovi zaplatiť, avšak len z prisúdenej výšky istiny a v prevyšujúcej časti i v tejto časti sporu súd návrh navrhovateľa zamietol (v úrokoch z omeškania vo výške 9 % ročne od 5.7. 2012 do zaplatenia zo sumy 3.039,23 eur).

O náhrade trov konania účastníkov rozhodol súd podľa § 142 ods. 2 Občianskeho súdneho poriadku. V konaní si náhradu trov uplatnil len navrhovateľ, ktorý však bol v spore vo väčšej časti neúspešný. Preto súd rozhodol, že žiaden z účastníkov nemá právo na náhradu trov konania.

O náhrade trov konania štátu rozhodne súd do 30 dní po právoplatnosti rozhodnutia vo veci samej podľa § 151 ods. 3 Občianskeho súdneho poriadku, pretože v čase vyhlásenia tohto rozhodnutia o náhrade trov konania štátu nebolo možné ešte v súvislosti so znaleckým dokazovaním rozhodnúť.

Poučenie:

Proti tomuto rozhodnutiu je odvolanie prípustné v lehote 15 dní od jeho doručenia prostredníctvom tunajšieho súdu na Krajský súd v Trenčíne, písomne dvojmo.

V odvolaní sa má popri všeobecných náležitostiach (§ 42 ods. 3) uviesť, proti ktorému rozhodnutiu smeruje, v akom rozsahu sa napáda, v čom sa toto rozhodnutie alebo postup súdu považuje za nesprávny a čoho sa odvolateľ domáha (§ 205 ods. 1 O.s.p. v platnom znení).

Ak povinný dobrovoľne nesplní, čo mu ukladá vykonateľné rozhodnutie, oprávnený môže podať návrh na vykonanie exekúcie podľa osobitného predpisu.