

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta právnická

Diplomová práce

NÁROKY POJIŠTĚNÝCH A POŠKOZENÝCH Z POV PODLE
NOVÉ PRÁVNÍ ÚPRAVY

Bc. Kateřina Urbánková

Plzeň, 2014

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta právnická

Katedra občanského práva

Diplomová práce

NÁROKY POJIŠTĚNÝCH A POŠKOZENÝCH Z POV PODLE
NOVÉ PRÁVNÍ ÚPRAVY

Zpracovala: Bc. Kateřina Urbánková

Vedoucí diplomové práce: Mgr. Milan Hradec, Dr.

Plzeň, 2014

„Prohlašuji, že jsem tuto diplomovou práci na téma „Nároky pojištěných a poškozených z POV podle nové právní úpravy“ zpracovala samostatně, a že jsem vyznačila prameny, z nichž jsem pro svou práci čerpala způsobem ve vědecké práci obvyklým.“

Plzeň, dne 26. srpna 2014

.....

Ráda bych tímto poděkovala vedoucímu mé diplomové práce panu Mgr. Milanu Hradcovi, Dr. za odborné vedení, cenné rady, vstřícnost a připomínky, kterými přispěl k vypracování této práce.

OBSAH

1 ÚVOD	8
2 VÝVOJ ODPOVĚDNOSTI ZA ŠKODU	10
2.1 Právní povinnost a odpovědnost	10
2.2 Pojem obecné odpovědnosti za škodu v občanském právu	11
2.2.1 Předmět, obsah, subjekty a funkce odpovědnosti za škodu	12
2.2.2 Struktura nové právní úpravy a její hlavní změny	13
2.3 Předpoklady vzniku	15
2.3.1 Protiprávní čin	16
2.3.2 Škoda nebo nemajetková újma	22
2.3.3 Příčinná souvislost	25
2.3.4 Zavinění	26
2.4 Pojištění odpovědnosti za škodu	29
2.4.1 Funkce pojištění odpovědnosti za škodu	30
2.4.2 Základní pojmy	30
2.4.3 Členění pojištění odpovědnosti za škodu	34
2.4.4 Právní úprava pojištění odpovědnosti za škodu	36
3 INSTITUT ODPOVĚDNOSTI ZA ŠKODU ZPŮSOBENOU PROVOZEM DOPRAVNÍHO PROSTŘEDKU	38
3.1 Stručný historický exkurz	39
3.2 Současná právní úprava	43
3.3 Vymezení základních pojmů	44
3.3.1 Provozovatel a další odpovědné osoby	44
3.3.2 Provoz dopravního prostředku, zvláštní povaha provozu	46
3.3.3 Střet více provozů	47
3.4 Zproštění odpovědnosti	49
3.5 Rozsah odpovědnosti	51
4 POJIŠTĚNÍ ODPOVĚDNOSTI ZA ŠKODU ZPŮSOBENOU PROVOZEM VOZIDLA	53
4.1 Historický vývoj pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel ...	53
4.2 Současná právní úprava	56
4.2.1 Zákon č. 168/1999 Sb. a jeho novelizace	56
4.2.2 Předmět úpravy	58

4.3 Pojistná smlouva o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.....	59
4.3.1 Právní úprava pojistné smlouvy.....	59
4.3.2 Povinnost jejího uzavření.....	61
4.4 Rozsah pojištění a pojistné plnění	62
4.4.1 Rozsah pojištění	62
4.4.2 Limity pojistného plnění.....	63
4.5 Česká kancelář pojistitelů	64
4.5.1 Činnost a statut	64
4.5.2 Garanční fond	65
4.5.3 Fond zábrany škod	66
5 NÁROKY POJIŠTĚNÝCH A POŠKOZENÝCH Z POV.....	68
5.1 Nároky a povinnosti pojištěného	68
5.1.1 Nároky pojištěného	68
5.1.2 Povinnosti pojištěného	69
5.2 Výluky z pojištění.....	71
5.3 Regresní právo vůči pojištěnému.....	73
5.4 Nárok poškozeného na pojistné plnění	75
5.4.1 Náhrady při ublížení na zdraví a při usmrcení.....	78
5.4.2 Náhrada při poškození věci.....	81
5.4.3 Náhrada ušlého zisku	84
5.4.4 Náhrada nákladů právního zastoupení.....	85
5.5 Náhrada plnění z garančního fondu	86
6 ZÁVĚR.....	90
7 RESUMÉ.....	93
8 SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	95

1 Úvod

V současné době snad nenalezneme dospělého člověka, který by nevlastnil nebo alespoň přinejmenším neřídil automobil. Nemluvě o tom, že naprostá většina lidí přichází dennodenně do kontaktu s různými dopravními prostředky, nejčastěji právě s automobily. Jejich provoz sebou nese vysoká rizika nejen pro ty, kteří se na něm aktivně podílejí, ale také pro ty, kteří se provozu zúčastní pasivně, jako jsou např. spolujezdci. V situaci, kdy dojde ke vzniku dopravní nehody a je způsobena škoda na majetku nebo újma na zdraví, ba dokonce na životě (z pohledu pojištění tedy dojde ke vzniku škodné události), je v takovém případě důležité ochránit všechny zúčastněné osoby před negativními důsledky s tím spojenými.

K tomu účelu má posloužit povinné smluvní pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla, běžně nazývané též povinné ručení (dále jen POV). Za pomoci povinného ručení mají být uspokojeny zejména nároky poškozených osob a to v co možná nejširší míře, ale ani nároky pojištěných osob, kteří vzniklou újmu provozem vozidla způsobili, nejsou opomíjeni. Zákon pak stanoví, o které konkrétní nároky se jedná a za jakých podmínek a v jakém rozsahu mají poškozené osoby na jejich uspokojení nárok. Uspokojeny však budou jen takové nároky, které budou řádně uplatněny a následně prokázány. Proto považuji za velmi podstatné, aby jak poškození, tak pojištění věděli, jaké nároky mohou v případě vzniku škodné události uplatnit a vůči komu.

Výše uvedené je hlavní důvodem, proč jsem svou práci zaměřila na problematiku právní úpravy povinného ručení, konkrétně pak na nároky pojištěných a poškozených z ní vyplývající. K tomu samozřejmě přistupují i důvody další. Že se jedná o velice zajímavé téma a diskutované z pohledu rizikovosti této činnosti jakou provoz vozidla určitě je, není pochyb. Přijetím nového občanského zákoníku zákona č. 89/2012 Sb. (dále jen NOZ), který představuje zásadní průlom v oblasti odškodňování osob, z něj však dělá téma daleko zajímavější a diskutovanější. Také z toho důvodu jsem si toto téma zvolila.

Cílem této práce je tedy poskytnout čtenáři v širších souvislostech přehled o tom, na co vše mají lidé v případě dopravní nehody nárok, jaké jsou podmínky uplatnění a to zvláště na pozadí nové právní úpravy v občanském zákoníku. Zároveň také očekávám, že předkládaná práce bude pro čtenáře přínosem nejen

v situaci, kdy by mu byla způsobena újma provozem dopravního prostředku, ale i v jakékoliv jiné situaci běžného života, jelikož v práci se dosti podrobně zabývám též povinností k náhradě škody obecně.

K tomu, aby vůbec mohla tato práce vzniknout, bylo zapotřebí použití rešeršně kompilační metody, v jejímž rámci jsem vyhledávala, shromažďovala a třídila data k následnému použití. Při samotném zpracovávání práce jsem vycházela v kapitolách věnovaných historickým souvislostem z metody historické, dále jsem vycházela z metody analytické při rozboru jednotlivých ustanovení zákonů, a které jsem pak metodou syntézy spojovala v ucelené pojednání. Celá práce je prostoupena také použitím metody komparace při porovnávání dosavadní právní úpravy s právní úpravou stávající, ve větší míře také dávám přednost kvalifikovanému popisu s analytickými prvky.

Po tomto úvodu bude následovat kapitola, ve které se budu zabývat institutem obecné odpovědnosti za škodu, dále předpokladům, které musí být splněny, aby byla tato odpovědnost založena a také jejímu pojištění. Tuto problematiku jsem do práce zařadila z důvodu její všeobecné souvislosti a použitelnosti v dalších částech předkládané práce. Poznatky, ke kterým při jejím zpracování dospěji, nám jistě poslouží k lepší orientaci v oblasti právní úpravy povinného ručení.

Ve třetí kapitole se plánuji věnovat institutu odpovědnosti za škodu způsobenou provozem dopravního prostředku, zejména zde budou za pomoci judikatury podrobněji nastíněny důležité pojmy související také s obsahem následující čtvrté kapitoly. Ta bude zaměřena na pojištění za škodu způsobenou provozem vozidla, zvláště pak na právní úpravu obsaženou ve stejnojmenném zákoně č. 168/1999 Sb.

Konečně poslední pátá kapitola, která je stěžejním tématem této práce, se bude zabývat jednotlivými nároky, které pojištěným a poškozeným vyplývají z uzavřené pojistné smlouvy o povinném ručení, a které jsou jim zaručeny zákonem. Dále se zde budu zabývat podmínkami důležitými pro uplatnění těchto nároků a jejich výší a rozsahem, s mírným zaměřením na nárok na úhradu újmy vzniklé na zdraví či usmrcením.

2 Vývoj odpovědnosti za škodu

2.1 Právní povinnost a odpovědnost

Aby bylo možné dále pracovat s pojmem odpovědnosti za škodu, je nejprve nutné krátce věnovat pozornost pojmům právní povinnost a odpovědnost. Oba tyto pojmy jsou nejen pojmy právními, ale jako společenskovední kategorie provází každé lidské jednání. Jsou to právě zájmy a materiální potřeby společnosti, které dávají vzniknout právní povinnosti a s ní spojené právní odpovědnosti. Avšak nelze považovat za právní důvod jejich vzniku samotné společenské potřeby, vždy je také nutná právní norma, která tuto povinnost ukládá.

Právní povinnost vysvětluje Právní slovník, jehož autorem je D. Hendrych a kolektiv, jako „*nutnost vyplývající bezprostředně nebo zprostředkovaně pro právní subjekty z právních norem, chovat se určitým způsobem pod hrozbou sankce*“¹. Je spojena se subjektivním právem jakožto zákonem chráněné určité míry možnosti chování a z této myšlenky dále vychází M. Knappová a přináší definici právní povinnosti jako „*právem uložené míry nutnosti určitého chování*“². Obě výše uvedené definice podporují již zmíněné tvrzení týkající se vzniku právní povinnosti.

S pojmem **občanskoprávní odpovědnosti** je to složitější, jelikož teoretické názory na tuto problematiku se poněkud různí. Mnoho autorů vědeckých publikací se s definicí odpovědnosti vypořádalo dosti originálně, a jelikož tato práce nemá za cíl rozbor teoretických úvah autorů, budu se dále věnovat pouze převládajícím názorovým okruhům, do kterých se dá většina názorů podřadit. Zde budu vycházet z třídění M. Knappové a vyberu dvě stěžejní koncepce. Dle M. Knappové lze tyto názory rozčlenit na:

- názory považující občanskoprávní odpovědnost za sankci, a
- názory považující občanskoprávní odpovědnost za hrozbu sankcí.³

¹ HENDRYCH, D. a kolektiv. *Právní slovník*, 3. vydání, 2009. Dostupné z Beck-online [databáze] [citováno dne 10.1.2014]

² KNAPPOVÁ, M. *Povinnost a odpovědnost v občanském právu*. 1. vydání. Praha: Eurolex Bohemia, 2003, s. 49

³ KNAPPOVÁ, M. *Povinnost a odpovědnost v občanském právu*. 1. vydání. Praha: Eurolex Bohemia, 2003, s. 206-207

Obě tyto koncepce se shodují pouze v samotném předpokladu její existence, tedy určité právní povinnosti. Jejich hlavním rozdílem je pak určení okamžiku, ve kterém odpovědnost vzniká, což má vliv na její celkové chápání.

V prvním případě hovoříme o názorech, které chápou odpovědnost jako právní následek porušení povinnosti a tím pádem jako civilní sankci vznikající teprve po porušení práva. Vychází tedy z teze, že právní odpovědnost vzniká až současně s porušením primární právní povinnosti. Zastánci této koncepce jsou zejména Š. Luby, J. Švestka a v neposlední řadě samotná M. Knappová.⁴ Ta vidí odpovědnost jako „rozšíření míry nutnosti chování, k němuž došlo v důsledku porušení povinnosti“. Já osobně se přikláním také k této koncepci, a proto z ní budu vycházet i v dalším textu.

Zcela ojedinělý a originální přístup k této problematice přijal V. Knapp, který podrobil předchozí koncepci kritické analýze a ve svém díle „*Některé úvahy o odpovědnosti v občanském právu*“ odmítl pojetí občanskoprávní odpovědnosti jako civilní sankce. Dle jeho úvah neodpovídá subjekt za nesplnění povinnosti, jak je tomu u názorů ostatních autorů, ale odpovídá naopak za splnění povinnosti. Tzn., že odpovědnost vzniká současně se vznikem povinnosti a trvá s ní skrytě v podobě hrozby sankcí až do chvíle porušení povinnosti, kdy se odpovědnost aktivizuje.⁵ Díky Knappovu kontroverznímu názoru došlo ke zvýšenému zájmu o koncepci pojmu odpovědnosti u českých právních teoretiků, a proto ho shledávám velmi důležitým.

2.2 Pojem obecné odpovědnosti za škodu v občanském právu

V předešlé kapitole jsem se věnovala pojmu právní odpovědnosti obecně. Institut odpovědnosti je spojen s primární povinností stanovenou právní normou, a proto je součástí každého právního odvětví. Podle toho, do kterého právního odvětví porušená primární právní povinnost patří, hovoříme o občanskoprávní odpovědnosti, obchodněprávní odpovědnosti, pracovněprávní odpovědnosti, trestněprávní odpovědnosti, správně právní odpovědnosti atd. Budeme-li se dále soustředit pouze na odvětví občanského práva, je právě odpovědnost za škodu nejvýraznějším a typickým příkladem civilní odpovědnosti.

⁴ Š. Luby prezentuje svůj názor v díle „*Prevenencia a zodpovednosť v občanskom práve*“ a J. Švestka v díle „*Odpovědnost za škodu podle občanského zákoníku*“

⁵ KNAPPOVÁ, M. *Povinnost a odpovědnost v občanském právu*. 1. vydání. Praha: Eurolex Bohemia, 2003, s. 212

2.2.1 Předmět, obsah, subjekty a funkce odpovědnosti za škodu

Předmětem občanskoprávní úpravy odpovědnosti za škodu jsou pak zejména ekonomické vztahy mezi fyzickými, ale i právníckými osobami, jež jsou majetkové povahy a také vztahy osobní, dále je předmětem této úpravy ohrožení života a jiných nehmotných statků. Předmětem je lidské chování v rámci těchto vztahů se realizující.⁶

Odpovědnost za škodu pak na toto lidské chování působí, přičemž má určitý regulační charakter. Z hlediska výsledku působí odpovědnost za škodu jednak preventivně výchovně a jednak reparačně. Funkci preventivně výchovného působení vidím ve snaze předejít porušení rovnovážného ekonomického vztahu mezi určitými subjekty a to ať už ve formě generální či speciální prevence⁷. Jako reparace pak působí odpovědnost za škodu v případě, kdy již k porušení rovnovážného ekonomického vztahu mezi konkrétními subjekty došlo a její funkcí je v tomto případě obnovení původního stavu.⁸

Z výše uvedeného vyplývá, že ochrana ekonomickým vztahům mezi jednotlivými subjekty je poskytována jak pomocí stanovení prevenční povinnosti, tedy předcházení vzniku škod, tak pomocí ochrany poškozeného v případě, kdy již ke vzniku škody došlo. Funkce preventivně výchovná, která je sice účelnější, avšak vždy ne zcela dostačující, je doplněna funkcí reparační, která spočívá v co nejrychlejším a nejúplnějším uspokojení poškozeného nahrazením škody.

Obsahem odpovědnostního vztahu jsou subjektivní práva a povinnosti, kterými disponují škůdce a poškozený jakožto subjekty tohoto vztahu.

Škůdcem je každá fyzická osoba nebo právnícká osoba, která odpovídá za způsobenou škodu a která je povinna k její náhradě. Jedná se tedy o každého, kdo v důsledku porušení své povinnosti způsobí jinému újmu a na základě toho je pak povinen tuto újmu poškozenému nahradit. Povinnost škůdce nahradit způsobenou škodu vzniká porušením právní povinnosti vyplývající buď ze smlouvy, ze zákona nebo z porušení zásad dobrých mravů.

⁶ POKORNÝ, M., HOCHMAN, J. *Odpovědnost za škodu v právu občanském a pracovním. Praktická příručka*. 3. aktualizované a doplněné vydání podle stavu k 1. 10. 2008. Praha: Linde, 2008, s. 13

⁷ Generální prevence obecně znamená působení hrozbou na každého, aby se vyvaroval chování porušujícího primární povinnost. Oproti tomu speciální prevence sleduje splnění trvalé primární povinnosti.

⁸ KNAPPOVÁ, M. *Povinnost a odpovědnost v občanském právu*. 1. vydání. Praha: Eurolex Bohemia, 2003, s. 292, 293

Oproti tomu *poškozeným* je fyzická nebo právnická osoba, které byla škoda způsobena. Tato osoba má právní nárok žádat po škůdci její účinnou náhradu.

Odpovědnost za škodu můžeme tedy vymezit jako zvláštní závazkový vztah mezi škůdcem a poškozeným, který vyplývá z předchozího porušení právní povinnosti ze strany škůdce, a jenž je založen na povinnosti škůdce nahradit poškozenému takto způsobenou škodu, a tomu odpovídajícímu právu poškozeného tuto náhradu po škůdci žádat a případně se jí domáhat u soudu.

Blíže se těmto pojmům a jiným souvislostem budu věnovat v kapitole 2.3 o předpokladech vzniku odpovědnosti za škodu.

2.2.2 Struktura nové právní úpravy a její hlavní změny

Nová právní úprava náhrady majetkové i nemajetkové újmy je obsažena v téměř osmdesáti paragrafech (§ 2894 – 2971), což je zhruba o polovinu více než jak tomu bylo v dosavadním občanském zákoníku (zákon č. 40/1964 Sb.). Konkrétně je tato úprava zařazena do části čtvrté NOZ s názvem „Relativní majetková práva“, hlavy třetí „Závazky z deliktů“, dílu prvního, který se dále dělí na tři oddíly věnující se postupně základním ustanovením, povinnosti nahradit škodu a způsobu a rozsahu náhrady škody. Systematika NOZ v oblasti ustanovení o náhradě škody je odlišná od pojetí v dosavadním občanském zákoníku, který věnoval odpovědnosti za škodu samostatnou část, kdežto NOZ ji zařazuje do části závazkového práva jako závazky z deliktů.⁹

Struktura nové právní úpravy obsahuje jednak úpravu otázek spojených s obecnými principy odpovědnosti a dále úpravu případů zvláštní odpovědnosti. Základním východiskem je povinnost škůdce nahradit újmu způsobenou zaviněně, kdy je presumováno zavinění z nedbalosti. Škůdce se může zprostit povinnosti škodu nahradit, prokáže-li, že škodu nezavinil. U úmyslu či hrubé nedbalosti však musí takový stupeň poškození prokázat poškozený. To jsou principy, které charakterizují obecnou úpravu odpovědnosti za škodu, a k nim cestou výjimek přistupuje úprava zvláštních případů.¹⁰ Tato úprava zohledňuje celou řadu

⁹ Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník a zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník. Dostupné z Beck-online [databáze] [citováno dne 2. 7. 2014]

¹⁰ Důvodové zpráva k zákonu č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, s. 563 Dostupné z Beck-online [databáze] [citováno dne 2. 7. 2014]

specifických situací, které mají základ buď ve zvláštní povaze škody, případně ve zvláštním postavení nebo činnosti škůdce.

Celou úpravu náhrady škody můžeme tedy rozdělit na tyto části:

- *základní ustanovení*, zahrnující úpravu základních pojmů jako je škoda a nemajetková újma, škůdce, poškozený, okolnosti vylučující protiprávnost k náhradě újmy,
- *úpravu předpokladů a vzniku povinnosti nahradit škodu*, zahrnující i případy zvláštní odpovědnosti,
- *úpravu způsobu a rozsahu náhrady*, včetně zvláštní úpravy náhrady při újmě na přirozených právech člověka.

Mezi případy tzv. zvláštní odpovědnosti podle nového občanského zákoníku náleží:

- škoda způsobená tím, kdo nemůže posoudit následky svého jednání,
- škoda způsobená osobou s nebezpečnými vlastnostmi,
- škoda z provozní činnosti,
- škoda způsobená provozem zvláště nebezpečným,
- škoda na nemovité věci,
- škoda z provozu dopravních prostředků,
- škoda způsobená zvířetem,
- škoda způsobená věcí,
- škoda způsobená vadou výrobku,
- škoda na převzaté věci, odložené nebo vnesené
- škoda způsobená informací nebo radou.

Na tomto místě pokládám za nutné upozornit na fakt, že některé zvláštní případy odpovědnosti nebyly dosavadním občanským zákoníkem výslovně upraveny. Jedná se o případy škody způsobené zvířetem, osobou s nebezpečnými vlastnostmi, škody na nemovité věci a škody způsobené informací nebo radou. Škoda způsobená vadou výrobku již sice v dřívějšku upravena byla, a to samostatným zákonem č. 59/1998 Sb., o odpovědnosti za škodu způsobenou

vadou výrobku, ale ten byl v rámci rekonstrukce soukromého práva k 31. 12. 2013 zrušen a tato úprava byla přesunuta do nového občanského zákoníku.¹¹

Zásadní změnou, kterou NOZ přináší, je např. nové označení škody jako újmy zahrnující v sobě majetkovou škodu, ale i nemajetkovou újmu, dále upřednostnění navrácení v původní stav namísto úhrady škody v penězích, rozšíření případů náhrady nemajetkové újmy, zrušení paušálních limitů pro výpočet náhrad za ublížení na zdraví a při usmrcení nebo také širší možnosti smluvní limitace náhrady škody. Některými změnami se budu samozřejmě v dalším textu práce blíže zabývat.

Shrneme-li výše uvedené, zjistíme, že nová právní úprava dosavadní stav, až na některé výjimky, zásadním způsobem nemění a že cílem NOZ bylo zejména tuto úpravu doplnit a upřesnit tak, aby vytvářela ucelený systém, který by měl podle představ zákonodárce „*lépe vyhovovat potřebám běžného života*“¹². V nové právní úpravě lze vysledovat tendenci zvýšení právního postavení poškozeného (např. zakotvením „*tzv. omluvitelného vzrušení mysli*“), ale v některých oblastech také posílení role soudce jako spolutvůrce práva (např. typicky u náhrady škody za ublížení na zdraví).

2.3 Předpoklady vzniku

Aby někomu vznikla povinnost uhradit způsobenou škodu, musí být kumulativně splněny tzv. základní předpoklady, kterými jsou:

- protiprávní čin,
- vznik škody nebo nemajetkové újmy,
- příčinná souvislost,
- zavinění.

První tři předpoklady jsou objektivní povahy a jedná se o všeobecné předpoklady, které musí být splněny vždy. Čtvrtý předpoklad je pak subjektivní

¹¹ NOVOTNÝ, P., KOUKAL, P., ZÁHOŘOVÁ, E. *Nový občanský zákoník. Náhrada škody*. 1. vydání. Praha: Grada Publishing, 2014, s. 13

¹² Důvodová zpráva k zákonu č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, s. 563. Dostupné z Beck-online [databáze] [citováno dne 3. 7. 2014]

povahy, jelikož je závislý na volní složce škůdce, a jedná se o dílčí předpoklad, jehož naplnění se vyžaduje pouze u porušení zákona či dobrých mravů.¹³

2.3.1 Protiprávní čin

Protiprávní čin je jednáním, které je v rozporu s objektivním právem. V dosavadní právní úpravě jsme se mohli setkat s pojmem protiprávní jednání či protiprávní úkon. Aby mohlo být dané jednání kvalifikováno jako protiprávní, musí dojít k porušení právní povinnosti, která byla určitému subjektu stanovena. K tomu může dojít jak konáním, tak opomenutím. Dle NOZ je porušením povinnosti myšleno:

- porušení smluvní povinnosti,
- porušení povinnosti, které vyplývá ze zákona nebo
- úmyslné porušení dobrých mravů.

NOZ opouští jednotnou úpravu civilního deliktu a nově vytváří dualitu v rámci právní odpovědnosti za škodu tím, že rozlišuje mezi smluvním porušením právní povinnosti a mimosmluvním, ke kterému dojde při porušení povinnosti stanovené zákonem či při úmyslném porušení dobrých mravů.¹⁴

Vyloučení odpovědnosti

Za určitých podmínek je protiprávnost činu škůdce vyloučena. Tj. jednání, které by za jiných okolností bylo protiprávní, je za splnění požadovaných podmínek právem dovoleno. Vychází se z úvahy, že určitá osoba sice škodu prokazatelně způsobí, ale přesto by bylo zcela nevhodné požadovat po ní její náhradu.¹⁵ NOZ výslovně uvádí pouze dva obecné důvody vyloučení odpovědnosti – nutnou obranu a krajní nouzi, které upravuje v § 2905 až 2908. *Jednáním v nutné obraně* chápeme situaci, kdy někdo odvrací bezprostředně hrozící nebo trvající útok a při tomto jednání přivodí útočníkovi újmu. Pokud by však tato újma vzhledem k jeho poměrům byla zcela zjevně nepatrná nebo jeho obrana byla nepřiměřená oproti újmě, která mu od útočníka hrozila, nedalo by se

¹³ KOBLIHA, I. et al. *Náhrada škody podle občanského a obchodního zákoníku, zákoníku práce, v oblasti průmyslového vlastnictví a podle autorského zákona. Praktická příručka*. Praha: Leges, 2012, s. 28

¹⁴ GÜRLICH, R. *Náhrada škody – povinnost nahradit škodu*. Novinky z rekodifikace – advokátní kancelář GÜRLICH & Co. 33/2013, s. 1. Dostupné z Beck-online [databáze] [citováno dne 3. 7. 2014]

¹⁵ KOBLIHA, I. et al. *Náhrada škody podle občanského a obchodního zákoníku, zákoníku práce, v oblasti průmyslového vlastnictví a podle autorského zákona. Praktická příručka*. Praha: Leges, 2012, s. 34

ustanovení o nutné obraně na tento případ aplikovat a ten, kdo újmu odvracel, by byl povinen k její náhradě.¹⁶ Předpoklady nutné obrany jsou tedy bezprostředně hrozící či trvající útok, přiměřenost obrany a adekvátní újma.

Od jednání v nutné obraně musíme odlišit *jednání v krajní nouzi*, které se na první pohled zdá podobné, ale ve skutečnosti se obě tato jednání věcně odlišují. V případě krajní nouze nedochází k odvracení útoku, ale přímo hrozícího nebezpečí újmy. Aby se jednalo o jednání v krajní nouzi, musí být naplněn předpoklad, že za daných podmínek nebylo možné nebezpečí odvrátit jinak nebo že osoba odvracející nebezpečí nesmí způsobit stejně nebo ještě více závažný následek, než který hrozil (výjimkou je situace, kdy by i bez jednání osoby majetek podlehl zkáze). Krajní nouze se nelze dovolávat, pokud by nebezpečí zavinil přímo jednající.¹⁷

Pro obě okolnosti vylučující protiprávnost je společné, že jednající odvrací ať už nebezpečí či protiprávní útok hrozící přímo jemu samotnému, případně jiné osobě. Pokud by jednal v zájmu jiné osoby, má nárok požadovat na této osobě náhradu toho, co při tom účelně vynaložil a náhradu újmy, kterou při tom vytrpěl.

Z výše uvedeného vyplývá, že oproti dosavadní právní úpravě nutné obrany a krajní nouze, je úprava v NOZ o něco širší co do postavení jednajícího, který odvrací protiprávní útok či nebezpečí. U nutné obrany spatřuji toto rozšíření v nově zakotvené možnosti poměřit poměry jednajícího, aby bylo zjištěno, jaké závažnosti by byla hrozící újma. Totiž ne u každého vzhledem k jeho poměrům bude újma posouzena jako nepatrná. Dále je rozšíření nutné obrany a krajní nouze patrné z ustanovení § 2907 NOZ, který nově zmiňuje výraz „*omluvitelné vzrušení mysli*“. Jestliže dojde na posuzování, zda jednající splňuje podmínky nutné obrany či krajní nouze, počítá NOZ s přihlédnutím k tomu, jak moc intenzivně pociťoval útok či nebezpečí konkrétní jednající, jak moc pro něj byla situace stresující, tedy jeho chování v dané situaci se bude posuzovat subjektivně.¹⁸

Porušení smluvní povinnosti

V případě porušení smluvní povinnosti vychází NOZ ve svém § 2913 z dosavadní právní úpravy obsažené v § 373 zákona č. 513/1991 Sb., obchodní

¹⁶ Srov. § 2905 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník

¹⁷ Srov. § 2906 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník

¹⁸ VLASÁK, Michal. *Vybrané otázky práva civilních deliktů v novém občanském zákoníku na pozadí PETL*, Právní rozhledy, 2012, č. 15 - 16, s. 561

zákoník, ve znění pozdějších předpisů. Přesně NOZ v § 2913 odst. 1 říká: „Poruší-li strana povinnost ze smlouvy, nahradí škodu z toho vzniklou druhé straně nebo i osobě, jejímuž zájmu mělo splnění ujednané povinnosti zjevně sloužit.“¹⁹ Z citovaného ustanovení odvodíme, že strana, která porušila smluvní povinnost, hradí škodu nejen druhé smluvní straně, ale za určitých okolností i třetí osobě. Tím je významně překročen a rozšířen princip chápání deliktní odpovědnosti jakožto dvoustranného závazkového vztahu. Jak vyplývá z dosavadní rozhodovací praxe soudů, není náhrada škody třetí osobě, která není smluvní stranou, žádnou novinkou. Je však nutné říci, že oproti soudní judikatuře, která stanovila, že k oprávnění třetí osoby na smluvní náhradu škody postačí pokud „porušení smluvní povinnosti mělo dopad do sféry třetí osoby“²⁰, je současná právní úprava ve znění § 2913 více striktní, což vyplývá z důvodové zprávy k NOZ. Ta počítá se zúžením práv třetích osob v případě smluvní náhrady škody a to tak, že se prokazuje skutečnost, že škůdce při náležitě péči musel předpokládat zájem druhé strany na ochraně třetího nebo blízký vztah a zájem třetího k plnění smluvené povinnosti. Jestliže je způsobena škoda někomu třetímu bez této přímé souvislosti, postupuje se zde stejně jako u porušení mimosmluvní povinnosti.²¹

Odpovědnost za škodu způsobená v důsledku porušení smluvní povinnosti je vždy odpovědností objektivní. Tzn., že k jejímu vzniku není potřeba, aby druhá smluvní strana porušení smluvní povinnosti zavinila. Postačí pouhý fakt, že k onomu porušení došlo jednou ze smluvních stran. Avšak za určitých okolností se škůdce může odpovědnosti zprostit; mluvíme o liberačních důvodech. Dle § 2913 odst. 2 NOZ musí škůdce prokázat, že mu ve splnění smluvní povinnosti dočasně nebo trvale zabránila mimořádná nepředvídatelná a nepřekonatelná překážka, která vznikla nezávisle na jeho vůli.²² Problematice vyvinění se budu blíže věnovat v kapitole 2.3.4 s názvem „Zavinění“.

Na tomto místě bych ráda zmínila ještě jedno významné ustanovení, které souvisí se smluvní odpovědností, a tím je ustanovení § 2914 NOZ, které upravuje

¹⁹ Srov. §2913 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník

²⁰ Srov. rozsudky Nejvyššího soudu ze dne 29. Července 2008, sp. zn. 25 Cdo 1417/2006 nebo ze dne 23. Července 2010, sp. zn. 23 Cdo 3495/2008. Dostupné z Beck-online [databáze] [citováno dne 4. 7. 2014]

²¹ Důvodová zpráva k zákonu č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, s. 570, 571. Dostupné z Beck-online [databáze] [citováno dne 4. 7. 2014]

²² V teorii označováno jako tzv. vyšší moc.

odpovědnost za škodu v případě použití zmocněnce, zaměstnance či jiného pomocníka. Za situace, kdy jsou tyto osoby použity k plnění jako pomocníci v užším slova smyslu, odpovídá za vzniklou škodu ten, kdo je při své činnosti použil a předpokládá se, že tuto škodu způsobil sám. Opačná je pak situace, kdy je použito třetí osoby např. jako subdodavatele, který se zavázal k výkonu činnosti samostatně. Zde sama odpovídá právě tato třetí osoba namísto smluvní strany, ledaže by smluvní strana tuto osobu nevybrala pečlivě nebo na ni pečlivě nedohlížela. V tom případě by odpovídala za vzniklou škodu smluvní strana.²³

Porušení povinnosti ze zákona

Tato forma mimosmluvní odpovědnosti představuje tradiční případ odpovědnosti a jejím cílem je dodržování právních předpisů nejen v oblasti občanského práva, ale v rámci celého právního řádu České republiky. Slouží na ochranu proti zásahům do absolutních práv osob i do jiných práv, což vyplývá z ustanovení § 2910 NOZ, který se náhradě škody při porušení povinnosti stanovené zákonem věnuje. Důvod rozdělení na absolutní práva a práva jiná vysvětluje důvodová zpráva k NOZ tím, že oboje mají jinou povahu. Absolutním právem se rozumí takové právo, které působí vůči všem, naproti tomu relativní právo působí pouze mezi stranami.²⁴

Nyní přistoupím k definici pojmu „**porušení povinnosti**“ za pomoci rozhodovací praxe soudů. Rozumí se jím „*objektivně vzniklý rozpor mezi tím, jak fyzická či právnická osoba skutečně jednala (příp. opomenula jednat), a tím jak jednat měla, aby dostála svým povinnostem*“²⁵ (srov. rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 15. června 2011, sp. zn. 25 Cdo 2382/2010). Pokud není tento objektivní rozpor naplněn, tedy nebyla porušena žádná právní povinnost, není v tomto případě založena ani odpovědnost za způsobenou škodu.

Úprava obsažená v § 2910 NOZ již přímo počítá s vlastním zaviněním škůdce a uvádí ho jako podmínku vzniku povinnosti nahradit škodu. Tomu tak doposud nebylo a dřívější občanský zákoník uváděl zavinění jako exkulpační důvod. Nyní je tedy ke vzniku této formy odpovědnosti za škodu potřeba, aby

²³ Srov. § 2914 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník. Dostupné z Beck-online [databáze] [citováno dne 4. 7. 2014]

²⁴ Důvodová zpráva k zákonu č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, s. 570. Dostupné z Beck-online [databáze] [citováno dne 4. 7. 2014]

²⁵ Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 28. března 2012, sp. zn. 23 Cdo 4140/2011. Dostupné z Beck-online [databáze] [citováno dne 4. 7. 2014]

škůdce vlastním zaviněným jednáním porušil povinnost, kterou mu ukládá zákon, a zároveň tak zasáhl do práv poškozeného a způsobil mu tím újmu. Na rozdíl od porušení povinnosti vyplývající ze smlouvy, které je označováno jako objektivní odpovědnost (bylo pojednáno výše), je porušení zákonné povinnosti odpovědností subjektivní.

Na ustanovení § 2910 NOZ navazují následující dva paragrafy, které se zabývají domněnkou nedbalosti a zavinění formou nedbalosti presumují (podrobněji viz. kapitola 2.3.4 Zavinění).

Porušení dobrých mravů

Jednou z velice důležitých zásad soukromého práva jsou dobré mravy. Pojem „dobré mravy“ vychází z řeckého učení o tom, co je slušné, vhodné a spravedlivé (epieikeia).²⁶ Jedná se o tzv. neurčitý právní pojem, který zákonodárce nedefinuje. Dobré mravy totiž představují určitou stálou hodnotu, která spolu s vývojem společnosti rozvíjí i svůj morální obsah v prostoru a čase, a z toho důvodu ji ani nelze definovat.²⁷ Musí být vždy posuzována v konkrétním případě, místě a čase, což přísluší jedině obecným soudům. V této souvislosti bych ráda uvedla některá vymezení pojmu „dobré mravy“, tak jak je uvádí rozhodovací praxe soudů a posléze z nich vyvodila konečné stanovisko.

V roce 1998 došel Ústavní soud k právnímu názoru, že: „*dobré mravy jsou souhrnem etických, obecně zachovávaných a uznávaných zásad, jejichž dodržování je mnohdy zajišťováno i právními normami tak, aby každé jednání bylo v souladu s obecnými morálními zásadami demokratické společnosti*“²⁸.

O tři roky později přispěl k vymezení pojmu dobrých mravů Nejvyšší soud, podle jehož usnesení se dobrými mravy rozumí: „*souhrn společenských, kulturních a mravních norem, jež v historickém vývoji osvědčují jistou neměnnost, vystihují podstatné historické tendence, jsou sdíleny rozhodující částí společnosti a mají povahu norem základních*“²⁹.

²⁶ ELIÁŠ, K. a kolektiv. *Občanský zákoník. Velký akademický komentář. I. svazek § 1 – 487.* Praha: Linde, 2008, s. 844

²⁷ BALÁK, F., KORECKÁ, V., VOJTEK, P. *Občanský zákoník. 2. vydání.* Praha: C. H. Beck, 2011, s. 7

²⁸ Usnesení Ústavního soudu ze dne 26. února 1998, sp. zn. II. ÚS 249/97. Dostupné z Beck-online [databáze] [citováno dne 5. 7. 2014]

²⁹ Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 17. května 2001, sp. zn. 20 Cdo 263/2001. Dostupné z Beck-online [databáze] [citováno dne 5. 7. 2014]

A poslední soudní rozhodnutí, které k této problematice uvedu, je usnesení Ústavního soudu z roku 2012, který judikoval následující: „*Zásada souladu výkonu práv s dobrými mravy představuje významný korektiv, který v odůvodněných případech dovoluje zmírňovat tvrdost zákona a dává soudci prostor pro uplatnění pravidel slušnosti. Pojem „dobré mravy“ nelze vykládat pouze jako soubor mravních pravidel užívaných jako korektiv či doplňující obsahový faktor výkonu subjektivních práv a povinností, ale jako příkaz soudci rozhodovat praeter legem či dokonce contra legem, pokud jde o reprobaci jednání přičícího se dobrým mravům.*“³⁰

Jak už jsem uvedla výše, dobré mravy jsou pojem, který není legálně definován a ani ho definovat nelze. Proto snahy soudní praxe o definování mravních aspektů vidím jako zcela zbytečné. V souvislosti s touto problematikou jsem narazila na zajímavý článek, který je svou koncepcí dosti odvážný díky kritice rozhodovací činnosti soudů právě při snaze definovat pojem „dobré mravy“. Já sama se s tímto článkem v převážné většině ztotožňuji a autorův názor sdílím. Jedná se o článek „*Dobré mravy ve světle publikované judikatury*“³¹, jehož autorem je advokátní koncipient JUDr. Zdeněk Grus. V duchu tohoto odborného článku a nastudované judikatury obsahující definice pojmu „dobré mravy“, a z níž jsem malý zlomek ve své práci uvedla, shrnuji své poznatky následovně:

Všechna 3 rozhodnutí, která jsem jako příklad zmínila (a nejen ta), dospěla k tomu samému – k vymezení pojmu „dobré mravy“. Na místo těchto definic by však měly soudy postupovat tak, že soudce srozumitelně a jasně popíše sporný skutkový děj dle výsledku dokazování a následně konstatuje, proč takové jednání bylo či nebylo v rozporu s dobrými mravy.³²

Dobré mravy mohou být jakkoliv definovány, může být popisován jejich smysl a funkce, avšak nakonec budou hrát rozhodující roli soudy a jejich soudci, kteří budou v konkrétních případech rozhodovat, zda je či není nějaké jednání v rozporu s dobrými mravy a tak toto jednání aprobovat či reprobovat. Právě tato rozhodnutí spolu s odůvodněním jsou pro právní teorii i praxi daleko větším přínosem než snaha dobré mravy definovat. Z toho plyne, že soud by se při svém

³⁰ Usnesení Ústavního soudu, sp. zn. IV. ÚS 3653/11. Dostupné z Beck-online [databáze] [citováno dne 5. 7. 2014]

³¹ GRUS, Z. *Dobré mravy ve světle publikované judikatury*. Právní rozhledy, 2004, č. 3, s. 112

³² GRUS, Z. *Dobré mravy ve světle publikované judikatury*. Právní rozhledy, 2004, č. 3, s. 112

rozhodování měl soustředit spíše na správnou aplikaci tohoto pojmu. Jelikož aplikační praxe soudů se v čase mění a není strnule konzervativní, mění se i dobré mravy, které jsou odrazem toho, jak se vyvíjí naše společnost a co považuje v určitém okamžiku za spravedlivé.³³

Na závěr je zde třeba ještě uvést, že jednání (a to jak konání, tak i nekonání) spočívající v porušení dobrých mravů musí být zaviněné ve formě úmyslu, tudíž je odpovědnost založena na subjektivním principu. Důkazní břemeno leží na poškozeném, který musí dokázat naplnění tohoto subjektivního předpokladu stejně tak jako fakt, že škoda vznikla v souvislosti s porušením dobrých mravů.³⁴

2.3.2 Škoda nebo nemajetková újma

Dalším předpokladem vzniku povinnosti nahradit způsobenou škodu je existence újmy. Pojem újmy v NOZ je klíčovým východiskem nové právní úpravy delikttní odpovědnosti. Byl jím nahrazen dřívější úzce chápaný pojem škody, jehož definici dosavadní občanský zákoník neobsahoval. Právní teorie i soudní praxe chápala škodu jako újmu, která nastala v majetkové sféře poškozeného a je objektivně vyjádřitelná všeobecným ekvivalentem, tj. penězi.³⁵

Nově občanský zákoník pod pojmem „*újma*“ rozumí majetkovou újmu (škodu) i újmu nemajetkovou. Zatímco dle ustanovení § 2894 NOZ, který upravuje náhradu újmy, je škůdce povinen nahradit majetkovou újmu (škodu) vždy (odst. 1), vzniká povinnost nahradit nemajetkovou újmu škůdci, pouze pokud tak bylo výslovně ujednáno či pokud tak stanovil zvláštní zákon (odst. 2).³⁶ Zákonodárce při koncipování takovéto újmy vycházel z vybraných zahraničních úprav³⁷, ale i z tradice starého občanského zákoníku, a díky tomu opustil pojetí institutu náhrady škody v duchu primitivního materialismu, podle něhož se poškozenému hradí výlučně škoda majetková.³⁸

³³ RUBEŠ, P. *Dobré mravy v rukou soudců*. Právní fórum, 2006, č. 9, s. 310

³⁴ HENDRYCH, D. a kolektiv. *Právní slovník*, 3. vydání, 2009. Dostupné z Beck-online [databáze] [citováno dne 7. 7. 2014]

³⁵ Stanovisko Nejvyššího soudu ČSSR, sp. zn. Cpj 87/70, dostupné na www.nsoud.cz

³⁶ Srov. § 2894 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník

³⁷ Jedná se zejména o návrh Principů evropského delikttního práva (PETL), který vypracovala Evropská skupina pro delikttní právo v roce 2005, dále o vybraná ustanovení německého občanského zákoníku a občanského zákoníku Québecu, a o návrh novely rakouského delikttního práva.

³⁸ Důvodová zpráva k zákonu č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, s. 563. Dostupné z Beck-online [databáze] [citováno dne 7. 7. 2014]

Majetková újma (škoda)

Jak jsem již uvedla, škoda představuje vlastní materiální újmu, kterou NOZ označuje v § 2894 jako újmu na jmění (škodu). Oproti dosavadní úpravě, dospěl nový občanský zákoník k poměrně důležité změně, pokud jde o formu náhrady vzniklé škody. Dříve bylo primárním cílem nahradit vzniklou škodu formou finanční náhrady (penězi) a pouze v případě, že o to poškozený požádal a bylo-li to možné a účelné, mohlo dojít k nahrazení škody uvedením v předešlý stav. Dnes je tomu právě naopak a NOZ upřednostňuje náhradu vzniklé škody uvedením do předešlého stavu a teprve pokud o to poškozený požádá, hradí se škoda v penězích.³⁹ Blíže se budu způsobem a rozsahem náhrady škody zabývat v kapitole 5.4 s názvem „Nárok poškozeného na pojistné plnění“.

V podstatě v nezměněné podobě zůstala úprava rozlišující škodu na skutečnou škodu a ušlý zisk. Níže bude uvedeno vymezení těchto pojmů tak, jak je chápe judikatura. *Skutečnou škodou* na věci je nutno rozumět takovou újmu, která znamená zmenšení majetkového stavu poškozeného oproti stavu před škodnou událostí a která představuje majetkové hodnoty, jež je třeba vynaložit k uvedení věci do předešlého stavu.⁴⁰ Takto vymezená škoda je právně relevantní škodou, tj. jedním z předpokladů, na jehož základě vzniká odpovědnostní právní vztah. *Za ušlý zisk* je pak možno považovat nenastalé zvětšení (rozmnožení) majetku poškozeného, které by bylo možno důvodně očekávat s ohledem na pravidelný běh věcí, pokud by nedošlo ke škodné události.⁴¹

Škodou je tedy každá ztráta na majetku poškozeného, která vznikla v důsledku protiprávního činu škůdce. Proto také používá NOZ pojem „škoda“ výhradně v souvislosti se škodou majetkovou, kterou lze vyčíslit, protože jde o hodnotu, o jakou se majetek poškozeného reálně sníží.

Nemajetková újma

Druhým případem újmy v pojetí nového občanského zákoníku je újma nemajetková. V obecné rovině ji lze považovat za jakoukoli újmu, která nepředstavuje majetkovou škodu, tedy přímou ztrátu na majetku poškozeného či

³⁹ Srov. § 2951 odst. 1 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník a § 442 odst. 2 zákona č. 40/1964 Sb., občanský zákoník

⁴⁰ Stanovisko Nejvyššího soudu ČSSR, sp. zn. Cpj 87/70, dostupné na www.nsoud.cz

⁴¹ Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 23. srpna 2007, sp. zn. 25 Cdo 296/2006, dostupné na www.nsoud.cz

jeho ušlý zisk. „*Obsahem je vlastně příkoří, které se projevuje jinde (např. v osobní sféře) než na majetku.*“⁴²

Na rozdíl od škody spočívá nemajetková újma v neoprávněném zásahu do osobnosti poškozeného nebo do jiných nehmotných statků, kterým poskytuje ochranu soukromé právo. Dle § 3 odst. 2 NOZ totiž soukromé právo stojí, mimo jiných, na zásadě, že každý má právo na ochranu života a zdraví, jakož i svobody, cti, důstojnosti a soukromí. Tuto zásadu dále konkretizuje a rozvíjí ustanovení § 81 a následující, na základě nichž je chráněna osobnost člověka včetně všech jeho přirozených práv, zejména život, důstojnost, zdraví, vážnost, čest, soukromí a projevy osobní povahy.⁴³

I přesto, že se jedná o újmu nemajetkovou, v konečném důsledku se může projevit i ve sféře majetkové. Tak například pokud někdo poškodí vážnost člověka tím, že ho pomluví či křivě obviní, vznikne poškozenému v první řadě nemajetková újma. Za jistých okolností bude moci tento poškozený po škůdci požadovat i náhradu majetkové škody. Tyto okolnosti mohou souviset například s faktem, že poškozený je umělecký fotograf a kvůli pomluvě či křivému obvinění přišel o důležitou zakázku na fotografování, tj. ušel mu díky tomu zisk.

Způsob náhrady nemajetkové újmy je stanoven v ustanovení § 2951 odst. 2 NOZ jako *přiměřené zadostiučinění*. Upřednostňován je jiný způsob odčinění zadostiučiněním než jeho poskytnutí v penězích, ale musí tím být zajištěno skutečné a dostatečně účinné odčinění způsobení újmy. Pokud tato podmínka splněna není, musí být poskytnuto v penězích.⁴⁴ Jako příklad uvedu situaci, kdy je článkem v „bulvárním plátku“ dotčena důstojnost člověka a způsobena tak nemajetková újma. Pokud to bude dostačující, může se stát přiměřeným zadostiučiněním uveřejnění omluvy škůdce.

Budeme-li dále mluvit o určení způsobu a výše zadostiučinění, musí být brán zřetel i na další okolnosti, které NOZ pojmenovává jako „*okolnosti zvláštního zřetele hodné*“. Těmi se rozumí například, zda byla újma způsobena použitím lsti či pohružky, zda byly účinky újmy násobeny uváděním ve veřejnou

⁴² HENDRYCH, D. a kolektiv. *Právníký slovník*, 3. vydání, 2009. Dostupné z Beck-online [databáze] [citováno dne 8. 7. 2014]

⁴³ Srov. § 3 odst. 2 a § 81 a násl. zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník

⁴⁴ Srov. § 2951 odst. 2 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník

známost, zda byl poškozený diskriminován z důvodu svého pohlaví, etnického původu apod.⁴⁵

2.3.3 Příčinná souvislost

Nezbytným předpokladem vzniku odpovědnosti za škodu je příčinná souvislost (kauzální nexus) mezi protiprávním činem a škodou, kterou však NOZ nijak nedefinuje, ani neurčuje její základní pravidla, tak jak to činí např. PETL⁴⁶. Vzhledem k této skutečnosti nezbyde nic jiného, než se obrátit na právní teorii a ustálenou soudní judikaturu, které se s tímto problémem vypořádaly. Mezi dvě základní teorie kauzality nauka řadí teorii podmínky (*conditio sine qua non*) a teorii adekvátnosti kauzálního nexu.

Podle *teorie podmínky* je předpoklad příčinné souvislosti splněn v okamžiku, kdy by ke vzniku škody nedošlo, pokud by škůdcem nebyla porušena právní povinnost. Jestliže by škoda vznikla i bez jednání škůdce, nelze mluvit o příčinné souvislosti. Její zjišťování je pak ponecháno v případě sporu na soudci, přičemž skutková tvrzení jsou předkládána poškozeným, který nese důkazní břemeno.⁴⁷

Teorie adekvátní příčinné souvislosti říká následující: příčinná souvislost je dána tehdy, jestliže je škoda podle obecné povahy, obvyklého chodu věcí a zkušeností adekvátním důsledkem protiprávního úkonu nebo škodní události. Současně se musí prokázat, že škoda by nebyla nastala bez této příčiny.⁴⁸ Ústavní soud dále v nálezu sp. zn. I. ÚS 312/05 ve vztahu k teorii adekvátnosti příčinné souvislosti rozvedl, že „*pro odpovědnost za škodu není nutné, aby vznik určité škody byl pro jednajícího (škůdce) konkrétně předvídatelný, nýbrž je dostatečné, že pro optimálního pozorovatele není vznik škody vysoce nepravděpodobný.*“⁴⁹ Základním kritériem, ze kterého vychází tato teorie, je tedy předvídatelnost škodního následku.

K otázce příčinné souvislosti ještě uvádím rozhodnutí Nejvyššího soudu ze dne 17. února 2009, kdy soud řešil spor, v němž žalobce požadoval uhrazení

⁴⁵ Srov. § 2957 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník

⁴⁶ PETL = Principy evropského deliktního práva

⁴⁷ KOBLIHA, I. et al. *Náhrada škody podle občanského a obchodního zákoníku, zákoníku práce, v oblasti průmyslového vlastnictví a podle autorského zákona. Praktická příručka*. Praha: Leges, 2012, s. 36

⁴⁸ ŠVESTKA, J., DVORÁK, J. a kol. *Občanské právo hmotné. Svazek 2*. 5. jubilejní vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2009, s. 421 – 423

⁴⁹ Nález Ústavního soudu ze dne 1. listopadu 2007, sp. I. ÚS 312/05, dostupné na www.nalus.usoud.cz

náhrady nákladů řízení po žalované nemocnici, které musel uhradit v předchozím „prohraném“ soudním řízení, a to jako škodu, která mu vznikla v příčinné souvislosti se špatně stanovenou diagnózou v propouštěcí zprávě (na základě této diagnózy se v prvotním sporu domáhal náhrady škody na zdraví s tvrzením, že nesprávným diagnostickým vyšetřením po úrazu byl omezen v budoucím životě). Nejvyšší soud v tomto případě stanovil: *„Otázka existence příčinné souvislosti je otázkou skutkovou, neboť v řízení se zjišťuje, zda protiprávní úkon škůdce a vzniklá škoda na straně poškozeného jsou ve vzájemném poměru příčiny a následku. Příčinná souvislost se nepředpokládá, nýbrž musí být prokázána, a v tomto směru jde o otázku skutkových zjištění. Zde tedy šlo o otázku příčinné souvislosti mezi nesprávným diagnostickým údajem v lékařské zprávě a vznikem nákladů žalobce v soudním řízení o náhradu škody na zdraví a za právní služby. O vztah příčinné souvislosti se jedná, vznikla-li konkrétní majetková újma následkem konkrétního protiprávního úkonu škůdce, tedy je-li jeho jednání a škoda ve vzájemném poměru příčiny a následku. V posuzovaném případě je vznik povinnosti žalobce k náhradě nákladů řízení důsledkem neúspěchu v soudním sporu, zahájeném a vedeném na základě jeho vlastního rozhodnutí uplatňovat (nedůvodný či neexistující) nárok na náhradu škody na zdraví.“*⁵⁰

Pokud shrneme vše v této kapitole uvedené, dojdeme k závěru, že příčinná souvislost je ve smyslu právní teorie a soudní praxe chápána jako poměr příčiny (tj. porušení povinnosti) a následku (tj. vzniklé újmy). Při posuzování zda určité porušení povinnosti vyvolalo konkrétní následek (škodu), hraje hlavní roli soud, který z hlediska konkrétních skutkových zjištění rozhodne. Ovšem příčinná souvislost musí být spolehlivě prokázána, nestačí tu pouhá pravděpodobnost.⁵¹

2.3.4 Zavinění

Posledním předpokladem vzniku odpovědnosti za škodu je zavinění, které je možné považovat za doplňkový předpoklad, jelikož jeho zastoupení na rozdíl od protiprávního činu, škody či nemajetkové újmy a příčinné souvislosti není vždy bezpodmínečně nutné. Zavinění je subjektivním předpokladem vzniku odpovědnosti za škodu a jako takové je tudíž zastoupeno jen v případě, kdy ke

⁵⁰ Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 17. února 2009, sp. 25 Cdo 231/2007, dostupné na www.nsoud.cz

⁵¹ Srov. např. usnesení ze dne 25. května 2004, sp. zn. 25 Cdo 1462/2003, usnesení ze dne 25. ledna 2006, sp. zn. 25 Cdo 818/2005, usnesení ze dne 14. listopadu 2006, sp. zn. 25 Cdo 2308/2005

škodě došlo v důsledku porušení právní povinnosti stanovené na základě zákona nebo v důsledku úmyslného porušení dobrých mravů.

Zaviněním rozumíme vnitřní psychický vztah konajícího subjektu k protiprávnímu úkonu a jeho následku (případně újmě či jinému projevu). Může mít složku intelektuální (rozumovou) a složku volní (ovládací) a podle přítomnosti těchto dvou složek pak rozlišujeme zavinění úmyslné (dolózní) a zavinění nedbalostní (kulpózní).⁵²

Úmysl (dolus) se dělí na:

1. *Přímý úmysl (dolus directus)*

Ten předpokládá, že škůdce věděl, že svým jednáním škodu způsobí nebo že ji může způsobit a chtěl ji způsobit.

2. *Nepřímý úmysl (dolus eventualis)*

Zde škůdce věděl, že škodu může způsobit a pro případ, že ke škodě dojde, byl s tím srozuměn.⁵³

U nedbalostního zavinění situace tak jednoduchá není, neboť trestněprávní pojetí se od toho občanskoprávního poněkud liší. Trestní zákoník rozlišuje *nedbalost vědomou*, kdy škůdce neprojevil dostatečné úsilí k zamezení vzniku škody a *nedbalost nevědomou*, kdy škůdce nepředvídal možnost způsobení škody, když tak činit měl. Oproti tomu občanskoprávní praxe vychází z pojetí *prosté nedbalosti* (culpa levis) a *nedbalosti hrubé* (culpa lata). Toto pojetí však není v právních předpisech definováno a jeho význam se musí dovozovat z aplikační praxe soudů.⁵⁴

Hrubá nedbalost jako zvláštní forma zavinění

Hrubá nedbalost je chápána jako zvláštní forma zavinění, zahrnující v sobě jak některé případy vědomé nedbalosti, tak i společensky závažné případy nevědomé nedbalosti. Ve většině případů bude hrubá nedbalost spojena zejména s porušením tzv. důležité povinnosti vyplývající z povolání, funkce, postavení či

⁵² ŠVESTKA, J., SPÁČIL, J. a kolektiv. *Občanský zákoník I. § 1 – 459. Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2008, s. 1067

⁵³ Toto dělení bylo občanským právem převzato z trestního zákoníku.

⁵⁴ ZÁRYBNICKÁ, J., SCHELLE, K. *Pojištění odpovědnosti za škodu* (historie a současnost). 1. vydání. Ostrava: Key Publishing, 2010, s. 70 - 71

z právního předpisu.⁵⁵ Můžeme říci, že hrubá nedbalost vyplňuje mezery mezi vědomou nedbalostí a nepřímým úmyslem.

Jak už jsem dříve v textu zmiňovala, NOZ presumuje zavinění z nedbalosti a tuto domněnku rozvíjí v § 2911 a 2912. Konkrétně § 2911 NOZ říká, že v případě škody způsobené porušením zákonné povinnosti platí předpoklad, že takové jednání je považováno za nedbalostní. Jelikož se jedná o vyvratitelnou právní domněnku, proti níž je přípustný důkaz z opaku, bude muset škůdcův úmysl či hrubou nedbalost poškozený prokázat. § 2912 NOZ pak vymezuje, v čem tato nedbalost může spočívat.⁵⁶ Nedbale jedná ten, kdo v soukromém styku nejedná tak, jak by se dalo očekávat od osoby průměrných vlastností. Vyšší nároky jsou kladeny na profesionály, kteří mají zvláštní znalosti, dovednosti či pečlivost nebo se k nim při své činnosti zavážou. U nich je podmínka nedbalostního jednání splněna tím, že tyto zvláštní znalosti či dovednosti při své činnosti neuplatní, i když je jich potřeba. I zde se však jedná o vyvratitelnou právní domněnku, což naznačuje slovní spojení „*má se za to*“, které zákonodárce použil u obou ustanovení § 2912 NOZ.⁵⁷

Dosavadní občanský zákoník zmiňoval hrubou nedbalost pouze jedinkrát, a to v ustanovení § 447 odst. 2 týkajícího se omezení náhrady za ztrátu na výdělku, které je stanoveno zvláštními právními předpisy v případě náhrady škody za pracovní úraz či nemoc z povolání, kdy toto omezení může být překročeno, byla-li škoda způsobena úmyslně nebo hrubou nedbalostí. Oproti němu přichází NOZ s podstatným rozšířením nejen již zmíněným zakotvením domněnky nedbalosti, ale také použitím pojmu „hrubé nedbalosti“ v ustanovení § 2898, který se věnuje ujednáním, jež předem vylučují nebo omezují povinnost k náhradě újmy, a dále také v ustanovení § 2971, který spojuje hrubou nedbalost s porušením důležité právní povinnosti.⁵⁸

Subjektivní a objektivní odpovědnost, liberační důvody

Se zaviněním úzce souvisí rozlišení odpovědnosti na odpovědnost subjektivní a odpovědnost objektivní. Zatím co první z nich vyžaduje zavinění, u

⁵⁵ Srov. R 59/1983, 25 Cdo 1161/2000, 25 Cdo 2883/2004

⁵⁶ GÜRLICH, R. *Náhrada škody – povinnost nahradit škodu*. Novinky z rekodifikace – advokátní kancelář GÜRLICH & Co. 33/2013, s. 1. Dostupné z Beck-online [databáze] [citováno dne 10. 7. 2014]

⁵⁷ Srov. § 2911, § 2912 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník

⁵⁸ Srov. § 447 odst. 2 zákona č. 40/ 1964 Sb., občanský zákoník a § 2898, 2971 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník

druhé potřeba není a je nazývána odpovědností bez zavinění. V případě, že jsou splněny podmínky pro subjektivní odpovědnost, je škůdce za vznik škody odpovědný, pokud však neprokáže, že ke škodě došlo jinak než jeho přičiněním a že tedy škodu nezavinil. Objektivní odpovědnost je koncipována daleko přísněji, jelikož škůdce zde odpovídá za následek, i když ho nemusí způsobit on sám. Proto mu občanskoprávní úprava nabízí možnost zproštění se této odpovědnosti formou tzv. *liberačních důvodů*. Jedno z obecných možností jak se vyhnout objektivní odpovědnosti je odvolání se na důvody spojené s tzv. vyšší mocí (živelné katastrofy jako je požár, povodeň, mimořádné povětrnostní vlivy atd.).

Dle toho, zda je ke vzniku odpovědnosti za škodu třeba zavinění, se od sebe odlišují jednotlivé zvláštní případy odpovědnosti za škodu uvedené v NOZ. Záleží také na tom, jak ke vzniku škody došlo. Jestliže byla škoda způsobena porušením právní povinnosti vyplývající ze zákona či úmyslným porušením dobrých mravů, je vyžadováno zavinění, a proto se bude jednat o subjektivní odpovědnost. Byla-li škoda způsobena porušením smluvní povinnosti, zavinění se nevyžaduje, tudíž půjde o odpovědnost objektivní.

2.4 Pojištění odpovědnosti za škodu

Pojištění odpovědnosti za škodu poskytuje pojistnou ochranu pro případ, kdy dotyčná osoba, ať už fyzická či právnická, odpovídá za škodu, popřípadě i jinou újmu, kterou způsobila třetím osobám a jako taková je tuto škodu povinna nahradit. Jelikož základem tohoto pojištění je vznik povinnosti nahradit škodu, je zřejmé, že bez existence škody nebude poskytnuto ani pojistné plnění, na něž vzniká právo na základě pojistné smlouvy či na základě určité právní skutečnosti, stanovené právní normou.⁵⁹ Škoda je hrazena v takovém rozsahu, v jakém za ni pojištěný podle příslušných zákonných ustanovení odpovídá.

V předešlé kapitole jsme se dozvěděli, že povinnost nahradit škodu vzniká na základě porušení právní povinnosti, spočívající v konání či nekonání. Tímto porušením NOZ rozumí porušení zákonné povinnosti, smluvní povinnosti a úmyslné porušení dobrých mravů. Tyto skutečnosti jsou tedy prvotním impulsem ke vzniku pojištění odpovědnosti za škodu.

⁵⁹ DUCHÁČKOVÁ, E. *Principy pojištění a pojišťovnictví*. 3. přepracované vydání. Praha: Ekopress, 2009, s. 47

Pojištění odpovědnosti za škodu lze sjednat pouze jako pojištění škodové⁶⁰.

2.4.1 Funkce pojištění odpovědnosti za škodu

Účelem pojištění odpovědnosti za škodu je ochránit pojištěného před nepříznivými důsledky v situaci, kdy je jako škůdce povinen nahradit vzniklou škodu jinému, a za kterou odpovídá na základě příslušných zákonných ustanovení. S tím souvisí i fakt, že toto pojištění má také zabezpečit ochranu poškozeného před negativními důsledky nedostatečné solventnosti, respektive liknavosti pojištěného škůdce, který tak rychleji a snáze dosáhne úhrady škody.⁶¹

Lze tedy hovořit o *funkci ochranné*, kdy pojištění poslouží na jedné straně pojištěnému škůdci tím, že ho ochrání před povinností uhradit vzniklou škodu, případně před dalšími nepříjemnostmi, a na straně druhé poslouží i k ochraně poškozeného, jelikož ten naopak získá v určitých případech náhradu škody méně komplikovaně.

Hlavní funkcí pojištění odpovědnosti za škodu je zejména *funkce uhrazovací*. Základním principem této funkce je skutečnost, že pojišťovna na sebe bere riziko případné povinnosti nahradit škodu, za kterou odpovídá pojištěný škůdce, a že pojistné plnění poskytne přímo poškozenému a uhradí mu tak finanční náklady spojené se vzniklou škodou.

2.4.2 Základní pojmy

Ke snazšímu pochopení dané problematiky pokládám za nutné věnovat na tomto místě pozornost základním pojmům pojišťovacího práva, jelikož s nimi budu dále pracovat i v dalších kapitolách této práce.

a) Pojištění obnosové a škodové

Pojem pojištění je sice v právním řádu používán, avšak jeho legální definici tam nenajdeme. Mnoho autorů zabývajících se problematikou pojištění a pojišťovnictví se tomuto pojmu věnuje ve svých pracích. Jako příklad uvádím definici M. Spirita: „*Pojištění lze charakterizovat jako činnost směřující*

⁶⁰ Účelem škodového pojištění je vyrovnat v ujednaném rozsahu úbytek majetku, který vznikl v důsledku pojistné události. Toto pojištění se tedy vztahuje k majetku. Opakem je pojištění obnosové. O obou bude pojednáno dále.

⁶¹ KARFÍKOVÁ, M. PŘIKRYL, V. a kolektiv. *Pojišťovací právo*. Praha: Leges, 2010, s. 262

k vytváření peněžního pojišťovacího fondu, tj. fondu, který může sloužit ke krytí případných škod, vzniklých v důsledku nahodilých událostí.“⁶²

Dle toho za jakým účelem je pojištění sjednáváno, zda za účelem získání obnosu či zda za účelem náhrady škody, dělíme pojištění na obnosová a škodová. Obnosové pojištění je takové, kdy se pojistitel v případě pojistné události zavazuje poskytnout jednorázové nebo opakující se pojistné plnění v ujednaném rozsahu. U škodového pojištění pojistitel naopak poskytne náhradu škody v ujednaném rozsahu a vyrovnává tak úbytek majetku vzniklý v důsledku pojistné události.⁶³

b) Pojištěný, pojistník a pojistitel, oprávněná osoba

Účastníky pojištění jsou pojištěný, pojistník a pojistitel. *Pojištěným* je dle ustanovení § 2766 NOZ ten, na jehož život, zdraví, majetek nebo odpovědnost nebo jinou hodnotu pojistného zájmu se pojištění vztahuje.⁶⁴ Z ustanovení § 2758 NOZ vyvodíme, že *pojistníkem* je osoba, která jako smluvní strana uzavírá pojištění, zavazuje se vůči pojistiteli platit pojistné a pojistitel se proti tomu zavazuje poskytnout v případě pojistné události pojistníkovi či třetí osobě pojistné plnění. V převážné většině případů bude pojištěný a pojistník jedna a tatáž osoba. Výjimkou však nejsou ani případy, kdy pojistník uzavře pojištění vlastního pojistného nebezpečí ve prospěch třetí osoby, uzavře pojištění pojistného nebezpečí třetí osoby ve svůj prospěch nebo uzavře pojištění pojistného nebezpečí třetí osoby ve prospěch této osoby. Na tyto případy pojištění cizího pojistného nebezpečí pamatuje NOZ v ustanovení § 2767, § 2768.⁶⁵

Ve fázi před uzavřením pojistné smlouvy hovoří NOZ o zájemci o pojištění, který se okamžikem uzavření stává pojistníkem.

Jako samostatnou osobu definuje NOZ v ustanovení § 2770 *oprávněnou osobu*. Vymezuje ji jako osobu, které v důsledku pojistné události vznikne právo na pojistné plnění. I v tomto případě bude většinou jediná osoba jak pojištěným, tak oprávněnou osobou.⁶⁶

⁶² SPIRIT, M. *Pojistné právo*. 1. vydání. Praha: Vysoká škola ekonomická v Praze, 2000, s. 11

⁶³ KARFÍKOVÁ, M. PŘIKRYL, V. a kolektiv. *Pojišťovací právo*. Praha: Leges, 2010, s. 16

⁶⁴ § 2766 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník

⁶⁵ Srov. § 2767, 2768 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník

⁶⁶ Srov. § 2770 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník

c) *Pojistný zájem*

NOZ definuje pojistný zájem v ustanovení § 2761 jako „*oprávněnou potřebu ochrany před následky pojistné události*“⁶⁷. Pojistný zájem se vztahuje k pojistníkovi a k jeho zájmu na vlastním životě, zdraví nebo majetku, případně k jeho zájmu na zdraví a životě osoby blízké nebo na majetku i jiné osoby prokáže-li, že by mu jeho neexistencí hrozila přímá majetková ztráta. Existence pojistného zájmu nemůže být dána jen subjektivním prohlášením, ale musí mít objektivní charakter. Jeho existence a trvání je také nutnou podmínkou pro platnost pojistné smlouvy.⁶⁸ Dle důvodové zprávy k NOZ v tom spočívá jeho právní význam – podmiňuje vznik a trvání pojištění. Pojistný zájem lze spatřovat v přání, aby škodné následky pojistné události nenastaly, a zároveň v obavě, že hodnota, která je středem zájmu pojistníka, bude pojistnou událostí zničena či jinak dotčena.⁶⁹

d) *Pojistná událost, pojistné nebezpečí, pojistné riziko*

Legální definici *pojistné události* nalezneme v ustanovení § 2758 NOZ. Jedná se o nahodilou událost⁷⁰, která je kryta pojištěním. Ve své podstatě jde o soubor právních skutečností či podmínek, za nichž může oprávněný subjekt s úspěchem uplatnit své právo na pojistné plnění vůči pojistiteli.⁷¹ *Škodnou událostí* se oproti tomu rozumí skutečnost, ze které vznikla škoda, a která by mohla být důvodem vzniku práva na pojistné plnění. Pokud nastane škodná událost, neznamená to ještě, že vzniká oprávněnému právo na pojistné plnění. Aby mu toto právo vzniklo, musela by být škodná událost pojistitelem vyhodnocena v rámci jím prováděného šetření jako pojistná událost. Cílem tohoto šetření je tedy zjištění existence a rozsahu jeho povinnosti plnit.

Pojistné nebezpečí je formulováno jako možná příčina vzniku pojistné události. Míru pravděpodobnosti vzniku pojistné události pak určuje *pojistné riziko*. Zatímco u pojistného nebezpečí mluvíme o stavu či ději, který může vést k pojistné události (např. vichřice, povodeň, požár, úraz, nemoc atd.), pomoci

⁶⁷ Srov. § 2761 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník

⁶⁸ Srov. § 2762 a následující zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník

⁶⁹ Důvodová zpráva k zákonu č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, s. 545. Dostupné z Beck-online [databáze] [citováno dne 7. 7. 2014]

⁷⁰ Dle rozhodnutí Nejvyššího soudu NS 30 Cdo 427/2006 je nahodilou událostí skutečnost určená pojistnými podmínkami, o níž účastníci pojištění odůvodněně předpokládají, že může nastat, v době vzniku pojištění však nevědí, zda nastane.

⁷¹ BOHMAN, L., WAWERKOVÁ, M. *Zákon o pojistné smlouvě. Komentář*. 2. aktualizované vydání. Praha: Linde, 2009, s. 28

pojistného rizika vyjadřujeme jak moc je pravděpodobné, že k pojistné události dojde z konkrétního nebezpečí.⁷² Obě tyto kategorie spolu úzce souvisí a to v tom smyslu, že zvýší-li se pojistné nebezpečí, zvýší se i pojistné riziko. Pojistné nebezpečí totiž ovlivňuje, jak pojistitel pojistné riziko vyhodnotí, zda se ho rozhodne nést, a také jaké pojistné vyměří.⁷³

e) Pojistné podmínky, pojistka, pojistné

Pojistné podmínky jsou přímo definovány v zákoně č. 277/2009 Sb., zákon o pojišťovnictví, ve znění pozdějších předpisů, jako „*podmínky zpracované pojistitelem pro uzavírání pojistných smluv pro jednotlivá pojistná odvětví, pro skupiny těchto odvětví nebo pro jednotlivé typy pojištění uzavíraných v rámci pojistného odvětví, zejména všeobecné pojistné podmínky, zvláštní nebo doplňkové pojistné podmínky*“.⁷⁴ Co je jejich obsahem rozvádí ustanovení § 2774 NOZ. Zpravidla je nutné vymezit podrobnosti o vzniku, trvání a zániku pojištění, pojistnou událost, výluky z pojištění a způsob rozsahu pojistného plnění a jeho splatnost.⁷⁵

Pojistkou NOZ rozumí potvrzení o tom, že pojistník uzavřel pojistnou smlouvu. Ustanovení § 2777 NOZ pak vyjmenovává minimální skutečnosti, které musí pojistitel uvést v pojistce a to jak v situaci, kdy nebyla pojistná smlouva uzavřena písemně, tak v situaci, kdy písemně uzavřena byla.

Pojistné je úplatou za pojištění, hradí ho tedy pojistník pojistiteli za jeho závazek poskytnout v případě vzniku pojistné události dohodnuté pojistné plnění.⁷⁶ Výši pojistného určuje pojistitel, který je povinen stanovit výši pojistného na základě reálných pojistně matematických předpokladů, tak aby v sobě pojistné odrazilo schopnost pojišťovny trvale dostát všem svým závazkům. Pokud o to pojistník požádá, je pojistitel povinen sdělit mu jaká kritéria a skutečnosti při stanovení jeho výše byly brány v potaz. Nejde tudíž o konkrétní výpočet pojistného, ale o základní zásady pro jeho výpočet. Pojistiteli vzniká právo na pojistné plnění dnem uzavření pojistné smlouvy a to za celou dobu trvání

⁷² KARFÍKOVÁ, M. PŘIKRYL, V. a kolektiv. *Pojišťovací právo*. Praha: Leges, 2010, s. 219

⁷³ Důvodová zpráva k zákonu č. 89/2012 Sb., s. 552. Dostupné z Beck-online [databáze] [citováno dne 12. 7. 2014]

⁷⁴ § 3 odst. 2 zákona č. 277/2009 Sb., zákon o pojišťovnictví, ve znění pozdějších předpisů. Dostupné z Beck-online [databáze] [citováno dne 12. 7. 2014]

⁷⁵ Srov. § 2774 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník

⁷⁶ BOHMAN, L., WAWERKOVÁ, M. *Zákon o pojistné smlouvě. Komentář*. 2. aktualizované vydání. Praha: Linde, 2009, s. 80

pojištění. Pojistné lze sjednat jako jednorázové, které je splatné dnem počátku pojištění, nebo jako běžné pojistné, které je splatné prvního dne pojistného období.⁷⁷

2.4.3 Členění pojištění odpovědnosti za škodu

Možností jak členit pojištění odpovědnosti za škodu je mnoho, avšak z hlediska přehlednosti a přesnosti jsou nejdůležitější tři základní kritéria členění, která uvádí ve své publikaci s názvem „*Pojištění odpovědnosti za škodu (historie a současnost)*“ J. Zárbynická a K. Schelle. Těmito kritérii je právní závaznost, charakteristika subjektu a jako třetí kritérium velikost rizika.⁷⁸ Pro naše potřeby postačí, když uvedu pouze první dva typy členění.

Členění dle právní závaznosti

Toto členění odpovědnosti za škodu založeno na skutečnosti, jaký je právní důvod vzniku daného pojištění. Podle toho pak rozlišujeme dvě základní skupiny a to pojištění zákonná (veřejná) a pojištění smluvní (soukromá), která se dále dělí na pojištění povinná a pojištění dobrovolná.

a) Zákonná pojištění

Zákonné pojištění se odlišuje od všech smluvních pojištění tím, že nevzniká uzavřením pojistné smlouvy, ale vzniká přímo na základě zákona, který ke vzniku požaduje existenci určité právní skutečnosti.⁷⁹ V současné době je jediným takovým pojištěním zákonné pojištění odpovědnosti zaměstnavatele za škodu při pracovním úrazu nebo nemoci z povolání, jehož úprava je obsažena v ustanovení § 365 a násl. zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce. Tento stav je však dočasný, jelikož zákonodárce počítá s úpravou pojištění odpovědnosti zaměstnavatele za škodu při pracovním úrazu nebo nemoci z povolání v samostatném právním předpise. Tím je zákon č. 266/2006 Sb., o úrazovém pojištění zaměstnanců, který ovšem doposud není účinný. Jeho účinnost byla již několikrát odkládána, naposledy zákonem č. 463/2012 Sb., jenž účinnost většiny ustanovení odložil na 1. ledna 2015 a některých dokonce až na 1. ledna 2018.⁸⁰ Ze

⁷⁷ KARFÍKOVÁ, M. PŘIKRYL, V. a kolektiv. *Pojišťovací právo*. Praha: Leges, 2010, s. 222, 223

⁷⁸ ZÁRYBNICKÁ, J., SCHELLE, K. *Pojištění odpovědnosti za škodu (historie a současnost)*. 1. vydání. Ostrava: Key Publishing, 2010, s. 49, 50

⁷⁹ ZÁRYBNICKÁ, J., SCHELLE, K. *Pojištění odpovědnosti za škodu (historie a současnost)*. 1. vydání. Ostrava: Key Publishing, 2010, s. 50

⁸⁰ KARFÍKOVÁ, M. PŘIKRYL, V. a kolektiv. *Pojišťovací právo*. Praha: Leges, 2010, s. 335

současného stavu lze dovodit, že toto pojištění bude následovat osud pojištění odpovědnosti za škodu způsobené provozem motorového vozidla a bude převedeno do režimu pojištění povinně smluvních.

b) Pojištění smluvní

Smluvní pojištění vznikají na rozdíl od zákonného pojištění uzavřením pojistné smlouvy. K tomu může dojít buď dobrovolným rozhodnutím smluvních stran, nebo může být povinnost uzavřít pojistnou smlouvu stanovena zvláštním právním předpisem. V prvním případě hovoříme o *dobrovolném smluvním pojištění*, v druhém o *povinném smluvním pojištění*.

Obecná právní úprava obou typů pojištění je obsažena v NOZ a k němu přistupují zvláštní právní předpisy, pokud jde o povinné smluvní pojištění, které ukládají povinnost určitým fyzickým a právnickým osobám uzavřít pojistnou smlouvu zpravidla v souvislosti s jimi provozovanou stanovenou činností.⁸¹ U *dobrovolného pojištění* je tedy zcela na vůli určité osoby, zda dané pojištění uzavře (např. pojištění občanské odpovědnosti). Naopak u *povinného smluvního pojištění* určitá osoba příslušné pojištění uzavřít musí před započítím stanovené činnosti a v platnosti musí zůstat po celou dobu předmětu této činnosti, jelikož jí to ukládá zákon. Příkladem povinného smluvního pojištění je právě pojištění odpovědnosti za škodu způsobené provozem motorového vozidla, kterému bude věnována samostatná kapitola této práce.

Členění dle subjektu

Jednotlivé pojistné produkty se dají rozčlenit na základě podobnosti v právní závaznosti, v rozsahu odpovědnosti či v rozsahu pojistného krytí do dvou základních skupin podle toho jakému subjektu jsou určena.

a) Pojištění odpovědnosti za škodu podnikatelských rizik

Sem lze zařadit čtyři skupiny pojistných produktů:

- pojištění odpovědnosti za škodu z provozu organizace, pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou vadným výrobkem,
- pojištění profesní odpovědnost,
- pojištění odpovědnosti dopravce a zasílatele,

⁸¹ BOHMAN, L., WAWERKOVÁ, M. *Zákon o pojistné smlouvě. Komentář*. 2. aktualizované vydání. Praha: Linde, 2009, s. 47

- pojištění odpovědnosti managementu.

b) Pojištění odpovědnosti za škodu občanů

Typickým pojistnými produkty této skupiny jsou:

- pojištění odpovědnosti za škodu členů domácnosti,
- pojištění odpovědnosti za škodu občana v souvislosti s vlastnictvím či držbou nemovitosti,
- pojištění odpovědnosti za škodu zaměstnance při plnění pracovních úkolů nebo v přímé souvislosti s tím.⁸²

2.4.4 Právní úprava pojištění odpovědnosti za škodu

V této kapitole se budeme nejdříve věnovat právní úpravě pojištění odpovědnosti za škodu, která byla platná před přijetím nového občanského zákoníku. Na to vzápětí navážeme právní úpravou, která je platná v současné době.

Již jsme se dozvěděli, že pojištění odpovědnosti za škodu se mimo jiné člení na pojištění zákonná a pojištění smluvní. Z tohoto členění budeme vycházet i v souvislosti s právní úpravou pojištění odpovědnosti za škodu, neboť se u obou typů pojištění bude lišit. Rozdílnost právní úpravy těchto dvou oblastí pojištění vyplývá z jejich rozdílné povahy, jak bylo popsáno výše.

V případě jediného zákonného pojištění odpovědnosti za škodu, kterým je zákonné pojištění odpovědnosti zaměstnavatele za škodu při pracovním úrazu a nemoci z povolání, je v současnosti obsažena právní úprava v zákoně č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů a čeká se na nabytí účinnosti zákona č. 266/2006 Sb., o úrazovém pojištění zaměstnanců. Následně by tedy měla být pojistná ochrana zaměstnancům poskytována nikoli již formou pojištění odpovědnosti za škodu, ale formou pojištění úrazového.⁸³

Smluvní pojištění bylo před nabytím účinnosti nového občanského zákoníku upraveno zákonem o pojistné smlouvě. Zákon o pojistné smlouvě byl základním právním předpisem, který upravoval právní vztahy v „soukromém pojištění“, tj. v pojištění vzniklém na základě pojistné smlouvy. Subsidiární platnost měl tehdy platný občanský zákoník (zákon č. 40/1961 Sb.), kterým se

⁸² ZÁRYBNICKÁ, J., SCHELLE, K. *Pojištění odpovědnosti za škodu* (historie a současnost). 1. vydání. Ostrava: Key Publishing, 2010, s. 50-53

⁸³ ZÁRYBNICKÁ, J., SCHELLE, K. *Pojištění odpovědnosti za škodu* (historie a současnost). 1. vydání. Ostrava: Key Publishing, 2010, s. 78

právní vztahy vzniklé ze soukromého pojištění řídily, pokud nebyly upraveny zákonem o pojistné smlouvě, případně zvláštním zákonem (např. zákon o odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla). Pojištění odpovědnosti za škodu byla konkrétně upravena v ustanovení § 43 až 46 zákona o pojistné smlouvě⁸⁴

V současné době v souvislosti s rekonstrukcí soukromého práva došlo k přesunutí právní úpravy pojistné smlouvy a tím i k přesunutí právní úpravy pojištění odpovědnosti za škodu, která byla obsažena v samostatném zákoně stojícím v poměru speciality k občanskému zákoníku, do obecného právního předpisu, kterým je zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník. Od počátku roku 2014 je tak soukromé pojištění včleněno do smluv odvážných, kdy prospěch anebo nepospěch alespoň jedné ze smluvních stran závisí podle ujednání na nejisté události. Právní úprava je provedena v části čtvrté, hlavě druhé, dílu patnáctém, v ustanovení § 2756 až 2872 NOZ.

Pojištění odpovědnosti za škodu je pak konkrétně upraveno v ustanovení § 2861 až 2867. NOZ přejímá stávající právní úpravu bez zásadních věcných změn, provádí však stylistické a systematické úpravy, upřesňuje některá vyjádření a pojmy. V podstatě o všech nejdůležitějších změnách bude pojednáno v dalších kapitolách této práce.

⁸⁴ BOHMAN, L., WAWERKOVÁ, M. *Zákon o pojistné smlouvě. Komentář*. 2. aktualizované vydání. Praha: Linde, 2009, s. 16

3 Institut odpovědnosti za škodu způsobenou provozem dopravního prostředku

V kapitole věnující se obecné odpovědnosti za škodu jsme se zmínili i o zvláštních případech odpovědnosti za škodu a jedním z těchto zvláštních případů je právě odpovědnost za škodu způsobenou provozem dopravního prostředku. Tento druh odpovědnosti byl zákonodárcem zařazen do zvláštních ustanovení o odpovědnosti za škodu na základě zvláštní povahy provozu dopravních prostředků, která je zdrojem zvýšeného nebezpečí a zvýšené možnosti způsobení škod na lidském zdraví či majetku.⁸⁵

Zvýšená rizikovost provozu dopravních prostředků byla příčinou, proč je tato konkrétní zvláštní odpovědnost postavena na principu objektivní odpovědnosti, tedy odpovědnosti bez zřetele na zavinění.⁸⁶ Objektivní odpovědnost totiž plní prevenční funkci tím, že vede provozovatele dopravních prostředků ke zvýšené péči o jejich stav, obsluhu a údržbu. Zejména však dává poškozeným možnost dosáhnout rychlé náhrady škody, jelikož v případném sporu nemusí prokazovat zaviněné porušení právních předpisů provozovatelem.

Podstatou odpovědnosti za škodu způsobené provozem dopravního prostředku je povinnost provozovatele dopravy nahradit škodu, která byla vyvolána zvláštní povahou tohoto provozu. Této povinnosti se nemůže zprostit za žádných okolností, které mají původ v provozu. Pokud ke škodě došlo za jiných okolností, zproští se povinnosti nahradit škodu, prokáže-li, že škodě nemohl zabránit ani při vynaložení veškerého úsilí.⁸⁷ Předpoklady pro vznik povinnosti nahradit škodu jsou tedy existence škody, zvláštní povaha provozu dopravního prostředku a příčinná souvislost mezi těmito dvěma prvky.

Zvláštní situace nastává v případě, kdy dojde ke střetu provozů dvou či více provozovatelů (může jít například o střet dvou automobilů či vlaku a automobilu atd.). Tito provozovatelé se vypořádají v poměru podle své účasti na

⁸⁵ POKORNÝ, M., HOCHMAN, J. *Odpovědnost za škodu v právu občanském a pracovním. Praktická příručka*. 3. aktualizované a doplněné vydání podle stavu k 1. 10. 2008. Praha: Linde, 2008, s. 68

⁸⁶ Blíže jsme se s tematikou objektivní odpovědnosti seznámili v rámci obecné odpovědnosti za škodu v kapitole 2.3.4 Zavinění.

⁸⁷ Srov. § 2927 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník

způsobení vzniklé škody, nehradí tedy jimi způsobenou škodu třetí osobě, ale vzniká jim vzájemná povinnost k náhradě škody.⁸⁸

V následujících podkapitolách budou tyto základní pojmy jako je provozovatel, dopravní prostředek, zvláštní povaha provozu aj., které jsou základním pilířem odpovědnosti za škodu způsobené provozem dopravního prostředku, vymezeny. Závěrem je ještě nutné podotknout, že současná právní úprava odpovědnosti za škodu způsobené provozem dopravního prostředku obsažená v NOZ již nepoužívá pojem „odpovědnost za škodu“ a nahrazuje ho slovním spojením „povinnost nahradit škodu“. Proto se také přejmenovala „odpovědnost za škodu způsobenou provozem dopravního prostředku“ na „škodu z provozu dopravních prostředků“. Toto pojmenování bude používáno i mnou v dalším textu práce.

3.1 Stručný historický exkurz

Podstatným faktorem, který ovlivňuje legislativní iniciativu zákonodárce v oblasti odpovědnosti za škodu způsobenou provozem dopravních prostředků, jsou vývojové trendy v dopravě. Ty jdou ruku v ruce s tím, jak je obecně vnímána funkce dopravy, dále jak roste nebezpečí související s rozvojem dopravy, jaký je zájem na předcházení vzniku škod, ale také s tím, zda je zde snaha o rychlé a jednoduché vyřešení škodných událostí.

Jelikož rozvoj motorových dopravních prostředků zapříčinil nárůst škodných událostí, ze kterých vznikaly škody velkého rozsahu a to jak na majetku osob, tak i na jejich životě a zdraví, přistoupil k této skutečnosti zákonodárce již od počátku moderní dopravy snahou upravit povinnost k náhradě škody způsobené provozem dopravních prostředků odlišně od obecné úpravy odpovědnosti za škodu.⁸⁹

Prvními právními předpisy upravujícími problematiku náhrady škod v oblasti provozu dopravy byly nejprve předpisy, věnující se železniční dopravě, která zaznamenala rozmach jako první. Později již následovaly předpisy, upravující náhradu škody i v silniční dopravě. *Tzv. železniční koncesní zákon*

⁸⁸ POKORNÝ, M., HOCHMAN, J. *Odpovědnost za škodu v právu občanském a pracovním. Praktická příručka*. 3. aktualizované a doplněné vydání podle stavu k 1. 10. 2008. Praha: Linde, 2008, s. 76

⁸⁹ VESELÝ, V. *Náhrady škody způsobené dopravními prostředky: Komentář k zákonu ze dne 11. července 1951, čís. 63 Sb., o odpovědnosti za škody způsobené dopravními prostředky*. Praha: Orbis, 1952, s. 6

(nařízení č. 238/1854 ř. z., o udílení koncesí ku stavbě soukromých železnic) je příkladem předpisu, který zakotvil odpovědnost provozovatele železnice za škodu způsobenou stavbou, provozem železnice a drážních vozidel. Na základě tohoto zákona odpovídala železnice za škodu způsobenou jiné osobě na přilehlých budovách a pozemcích bez ohledu na její zavinění.

Dalším předpisem byl *zákon č. 27/1869 ř. z., o ručení železnic za tělesné poškození a zabití lidí způsobené na železnicích*. Vztahoval se však pouze na tělesné poškození či smrt člověka v souvislosti s dopravou na železnici poháněné parou, jejichž zavinění přičítal podniku nebo lidem, které při provozu užívá. Na ostatní typy železnic přenesl ručení za tělesné poškození či smrt člověka *zákon č. 147/1902 ř. z.*

S rozvojem silniční dopravy vznikla potřeba upravit i náhradu škody v této oblasti, a tak byl přijat *zákon č. 162/1908 ř. z., o ručení za škody z provozování jízdních silostrojů* (automobilů). Na jeho základě byli řidiči, vlastníci či spoluvlastníci všech silničních vozidel poháněných živelnou silou a provozovaných na veřejných cestách odpovědny za škodu na zdraví a majetku, která vznikla za jejich provozu. Již v tomto zákoně je patrné přesunutí odpovědnosti v některých případech na jiné osoby, než byl řidič či vlastník vozidla.⁹⁰ Také zde můžeme vysledovat, že tehdejší právní úprava již počítala s absolutní odpovědností vlastníka či řidiče v případě, že škoda plynula z povahy silostroje nebo ze selhání či nedostatku jeho činnosti.⁹¹

Po vzniku Československého státu v roce 1918 bylo tendencí zákonodárce přesunout celou úpravu odpovědnosti za škodu do právních předpisů, které upravovaly komplexně určité odvětví. Tyto předpisy tak nově upravovaly namísto obecných předpisů občanského práva např. promlčení nároků na náhradu škody, oznamovací povinnost poškozeného vůči povinnému, rozsah náhrady škody atd. Všechny následující předpisy upravovaly odpovědnost za škodu v dopravě jako odpovědnost objektivní, tedy bez ohledu na zavinění, samozřejmě s možností liberace, kdy se škůdce ve většině případů mohl zprostit viny prokázáním viny poškozeného či třetí osoby, případně prokázáním, že škoda nastala následkem nepředvídatelné, neodvratitelné a nezaviněné události (tzv. *vis maior*). Náhrada

⁹⁰ Těmi byl vozební podnikatel, kterému silostroj přenechal vlastník, aby jej provozoval na vlastní účet a nebezpečí, a dále osoba, která silostroj odcizila.

⁹¹ VESELÝ, V. *Náhrady škody způsobené dopravními prostředky: Komentář k zákonu ze dne 11. července 1951, čís. 63 Sb., o odpovědnosti za škody způsobené dopravními prostředky*. Praha: Orbis, 1952, s. 10-13

škody se vztahovala na postižení na těle, smrt poškozeného nebo poškození majetku.

Jednalo se o *zákon č. 172/1925 Sb., o letectví*, který upravoval odpovědnost za škodu způsobenou volnými i upoutanými balony, motorovými balony, draky, říditelnými letadly, aeroplány, hydroplány, helikoptéry aj. v části VIII. K náhradě škody byl povinný držitel letadla (případně vlastník), letec odpovědný za řízení letadla nebo spoluvlastník a odpovědný letec.

Dalším zákonem upravující celé odvětví dopravy byl *zákon č. 81/1935 Sb., o jízdě motorovými vozidly*. Ten zakotvil v svém VIII. oddílu odpovědnost za škodu způsobenou provozem motorových vozidel, které definoval jako vozidla, uváděná do pohybu motorickou silou, která se pohybují po zemi, avšak nikoliv na kolejnicích. Nahradit škodu měl primárně povinnost provozovatel vozidla a řidič. V případě, že škoda vznikla v okamžiku, kdy bylo vozidlo předáno do opravy, odpovídal za ní ten, kdo vozidlo do opravy převzal. Jestliže pak vozidlo užila osoba bez vědomí provozovatele či dokonce proti jeho vůli, nenesl provozovatel v té době odpovědnost za případnou škodu.

Jako poslední právní předpis uvádím *zákon č. 86/1937 Sb., o drahách*, který obsahoval komplexní úpravu železniční dopravy v části V. Na základě tohoto zákona musel železniční podnik uhradit škodu způsobenou na těle, nebo pokud byl poškozený usmrcen při železniční dopravě na trati a to úkony či jevy, které vychází z nebezpečnosti železničního provozu. Vznikla-li škoda na sousedním majetku vybudováním, udržováním a provozem dráhy, odpovědným byl také železniční podnik a měl povinnost takovou škodu nahradit bez ohledu na jeho zavinění.⁹²

Prvním moderním zákonem, který jednotně pojmul právní úpravu odpovědnosti za škodu v rámci jednotlivých druhů provozů obsaženou ve výše uvedených zákonech, byl *zákon č. 63/1951 Sb., o odpovědnosti za škody způsobené dopravními prostředky*.⁹³ Jeho zásadním přínosem bylo sjednocení problematiky provozů, do té doby upravené ve více právních předpisech, do jediného zákona, čímž zejména odstranil rozpory v promlčecích a oznamovacích

⁹² VESELÝ, V. *Náhrady škody způsobené dopravními prostředky: Komentář k zákonu ze dne 11. července 1951, čís. 63 Sb., o odpovědnosti za škody způsobené dopravními prostředky*. Praha: Orbis, 1952, s. 15-17

⁹³ VESELÝ, V. *Náhrady škody způsobené dopravními prostředky: Komentář k zákonu ze dne 11. července 1951, čís. 63 Sb., o odpovědnosti za škody způsobené dopravními prostředky*. Praha: Orbis, 1952, s. 19

lhútách, v možnostech zproštění odpovědnosti, v pojetí rozsahu náhrady škody a v neposlední řadě rozporů v pojetí střetu provozů. Rozsah a obsah náhrady škody zůstal upraven občanským zákoníkem. Novinkou, kterou tento zákon přinesl, bylo též rozšíření své působnosti nejen na dopravu železniční, leteckou a silniční, ale také na dopravu vnitrozemskou lodní, která byla do té doby upravena pouze v občanském zákoníku.

Další podstatnou změnu pak prodělala úprava odpovědnosti za škodu způsobenou dopravními prostředky 1. dubna 1964, kdy nabyl účinnost nový občanský zákoník (zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník). Došlo tak k přesunu tohoto institutu ze zvláštního právního předpisu do právního předpisu obecného. Tento občanský zákoník zařadil institut odpovědnosti za škodu způsobenou provozem dopravního prostředku do části šesté, pojednávající o odpovědnosti za škodu a za bezdůvodné obohacení, hlavy druhé, nesoucí název „Odpovědnost za škodu“, oddílu druhého, věnujícího se případům zvláštní odpovědnosti, a který v § 427 až 431 upravuje již konkrétně podmínky vzniku odpovědnosti fyzických a právnických osob za škodu vyvolanou zvláštní povahou provozu dopravního prostředku.⁹⁴

Po porovnání znění občanského zákoníku, tak jak nabyl účinnosti v roce 1964⁹⁵ a jeho posledního znění před nabytím účinnosti nového občanského zákoníku (zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník) můžeme konstatovat, že obě tyto verze se od sebe až na dvě výjimky v pojmosloví neliší.⁹⁶ Podstata právní úpravy zůstává nezměněna.

Vzhledem k tomu, že nový občanský zákoník zásadním způsobem úpravu odpovědnosti za škodu způsobenou provozem dopravních prostředků nepřepočoval, nebude se v této podkapitole již dále zabývat úpravou v předcházejícím občanském zákoníku a na změny, které nový občanský zákoník přinesl, upozorním v následujících podkapitolách, věnujících se současné právní úpravě.

⁹⁴ Zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů

⁹⁵ Zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, v původním znění. [online] [citováno dne 14. 7. 2014] Dostupné z: aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=1257

⁹⁶ Těmito výjimkami je nahrazení výrazu „občan“ v § 429 výrazem „fyzická osoba“ a výrazu „organizace“ v § 427 výrazem „fyzické a právnické osoby“.

3.2 Současná právní úprava

Právní úprava institutu odpovědnosti za škodu způsobenou provozem dopravních prostředků je v současné době obsažena v zákoně č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, který ji dle své systematiky řadí do části čtvrté „Relativní majetková práva“, hlavy třetí „Závazky z deliktů“, dílu prvního „Náhrada majetkové a nemajetkové újmy“, oddílu druhého „Povinnost nahradit škodu“, pododdílu druhého „Zvláštní ustanovení“, jenž konkrétně v § 2927 až 2932 upravuje „Škodu z provozu dopravních prostředků“. NOZ tedy přejmenovává dosud v několika občanských zákonících používaný pojem odpovědnosti za škodu způsobenou provozem dopravních prostředků a nově tento institut nazývá škodou z provozu dopravních prostředků.⁹⁷

Důvodová zpráva k NOZ přímo uvádí, že současná osnova zákona vychází z dosavadní právní úpravy tak, jak jí pojal § 427 dosavadního občanského zákoníku. I přesto však došlo k důležité změně týkající se pojetí provozovatele. Nová právní úprava dopadá rovněž na provozovatele vozidel a plavidel, které nejsou poháněny lidskou silou (nemotorové dopravní prostředky).

Doposud se právní úprava vyznačovala přílišnou přísností k motorovým vozidlům, což vycházelo z mála zkušeností z doby, kdy motorová vozidla ještě nebyla běžnou praxí každodenního života. V dnešní době již proto není důvod přisuzovat jinou míru povinností provozovateli dopravního prostředku motorového a nemotorového. Zákon má ohledně povinností postupovat stejně jak v případě provozovatele motorového vozidla je-li tlačeno lidmi nebo jede-li vlastní vahou z kopce, tak v případě provozovatele bezmotorového vozidla v téže situaci.⁹⁸

Z výše uvedeného vyplývá, že pro současnou právní úpravu není při posuzování rozsahu povinností provozovatele dopravy při náhradě škody vyvolané zvláštní povahou tohoto provozu tolik důležitá povaha dopravního prostředku, ale zejména zvláštní povaha dopravního provozu. V jiném se právní úprava věcně nemění, mění se jen jazykové a formulační souvislosti.

⁹⁷ Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník. Dostupné z Beck-online [databáze] [citováno dne 14. 7. 2014]

⁹⁸ Důvodová zpráva k zákonu č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, s. 573, 574. Dostupné z Beck-online [databáze] [citováno dne 14. 7. 2014]

3.3 Vymezení základních pojmů

3.3.1 Provozovatel a další odpovědné osoby

Provozovatelem je zásadně subjekt, který je odpovědný za škodu z provozu dopravních prostředků. V některých případech se však přesouvá povinnost nahradit takto vzniklou škodu na jiné osoby, které jsou pak odpovědné na místo provozovatele. K nim se vrátíme později, nyní se budeme zabývat pojmem „provozovatel“.

NOZ se vymezením pojmu provozovatele nezabývá, a tak nezabývá než se v tomto případě obrátit na soudní judikaturu. Např. rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 7. 10. 2008, sp. zn. 28 Cdo 1532/2006 stanovil: „*Provozovatelem motorového vozidla je ten, kdo má právní a faktickou možnost dispozice s vozidlem.*“⁹⁹ Nebude zde tedy dostačující ani samotná faktická dispozice, ani samotné oprávnění k jednorázové dispozici s ním, ale musí se jednat o organizované užívání spočívající v systematickém uspořádání provozu vozidla k plnění jeho funkcí a účelů.¹⁰⁰ Jestliže provozovatel umožní krátkodobě dispozici s vozidlem tím, že ho půjčí druhé osobě, nestane se tato osoba jeho provozovatelem, neboť s ním nedisponuje v takové šíři, jak je předvídáno u provozovatele.

Jiným případem je situace, kdy provozovatel přenechá vozidlo k užívání jiné osobě a ta pak zajišťuje jeho provoz, jak technický tak finanční. Tato situace se týká např. finančního leasingu. Vlastník vozidla, kterým je leasingová společnost (leasingový pronajímatel) poskytne vozidlo do užívání jiné osobě (leasingový nájemce). Vyřešení otázky, kdo z nich je provozovatelem vozidla, záleží na obsahu leasingové smlouvy a na rozsahu práv k vozidlu, který byl touto smlouvou převeden leasingovým pronajímatelem na leasingového nájemce. K tomu se postavil Nejvyšší soud ve svém rozhodnutí následovně: „...v případě tzv. leasingu je třeba při určení provozovatele vozidla posoudit podle obsahu příslušné leasingové smlouvy, jaký rozsah práv k vozidlu vlastník převedl na leasingového nájemce. Za provozovatele vozidla nelze leasingového nájemce považovat tehdy, jestliže podle smlouvy byl vozidlo oprávněn za úplatu užívat obvyklým způsobem, aniž na něm směl provádět technické úpravy s výjimkou

⁹⁹ Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 7. 10. 2008, sp. zn. 28 Cdo 1532/2006, dostupné na www.nsoud.cz

¹⁰⁰ POKORNÝ, M., HOCHMAN, J. *Odpovědnost za škodu v právu občanském a pracovním. Praktická příručka*. 3. aktualizované a doplněné vydání podle stavu k 1. 10. 2008. Praha: Linde, 2008, s. 69

nutných oprav, měl hradit pouze údržbu a opravy vozidla a nebyl povinen vozidlo pojistit, přičemž pojištění vozidla včetně „zákoného pojištění“ bylo zahrnuto v půjčovném...“¹⁰¹

Provozovatelem se tak automaticky nerozumí vlastník vozidla, i když ve většině případů jím být může. Nerozumí se jím však ani řidič vozidla, kterému provozovatel vozidlo zapůjčil. Někdy je opravdu obtížné určit, kdo je ve skutečnosti provozovatelem vozidla, a proto NOZ v ustanovení § 2930 stanovil, že v takových případech je za provozovatele považován vlastník dopravního prostředku a proti tomuto tvrzení nepřipouští důkaz z opaku.

Obecně platí, že pokud je škoda vyvolaná zvláštní povahou provozu, tíží povinnost nahradit škodu provozovatele dopravy. Druhou skupinou jsou jiní provozovatelé dopravního prostředku, kteří odpovídají za škodu stejně jako provozovatelé dopravy, avšak neodpovídají za škodu způsobenou dopravními prostředky poháněnými lidskou silou.¹⁰²

Zde nastala výrazná změna oproti dosavadní právní úpravě, pro kterou byl u druhé skupiny charakteristický motorový pohon dopravních prostředků, co se týče jejich provozu. Tzn., že nově odpovídá např. provozovatel plachetnice či jezdec na koni, ale odpovědnost nebude dána u osoby jedoucí na kole či koloběžce.¹⁰³

Abychom vysvětlili rozdíl provozovatele dopravy a jiného provozovatele vozidla, plavidla nebo letadla, budeme si muset opět pomoci soudní judikaturou. Dle ní jsou provozovateli dopravy pouze dopravní organizace, jejichž hlavní hospodářskou činností je řízení a uskutečňování silniční, železniční, vodní a vzdušné dopravy osob a nákladů.¹⁰⁴ Jinými provozovateli jsou pak osoby, které dopravu provádí třeba i v rámci své činnosti, ovšem ne jako činnost hlavní.

Nyní se vrátím k situacím, kdy se povinnost nahradit škodu vyvolanou zvláštní povahou provozu dopravních prostředků, přesouvá na jinou odpovědnou osobu než je provozovatel. Dle ustanovení § 2928 NOZ je tak namísto provozovatele další odpovědnou osobou ten, kdo převzal dopravní prostředek k opravě. Dochází tedy k úplnému přesunu odpovědnosti na osobu, která provádí

¹⁰¹ Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 27. listopadu 2007, sp. zn. 25 Cdo 2563/2005, *dostupné na www.nsoud.cz*

¹⁰² Srov. § 2927 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník

¹⁰³ U nich se uplatní obecná ustanovení o odpovědnosti za škodu.

¹⁰⁴ Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 22. května 1967, sp. zn. 5 Cz 37/67, *dostupné na www.nsoud.cz*

opravu vozidla a za tím účelem jí převzala. Nejvyšší soud však judikoval, že k takovému přesunu dojde jen, jestliže se oprava provádí u provozovatele podniku, který opravu provádí jako podnikatel v rámci své podnikatelské činnosti.¹⁰⁵

Další odpovědnou osobou namísto provozovatele dopravního prostředku je dále také ten, kdo bez vědomí nebo proti vůli provozovatele užije dopravního prostředku. Pro přesun odpovědnosti postačí splnění jedné z těchto podmínek. Na rozdíl od situace, kdy se odpovědnost zcela přesouvá na vedoucího opravárenského podniku při předání vozidla k opravě, je v tomto případě přesun odpovědnosti omezen ustanovením § 2929 NOZ, jeho druhou větou, dle kterého se odpovědnost nepřesune z provozovatele zcela, jestliže osobě, která užila dopravního prostředku bez jeho vědomí či vůle, umožnil ze své nedbalosti toto užití. Takto vzniklou škodu nahradí oba společně a nerozdílně.^{106P}

Půjde zejména o případy odcizení vozidla, kdy bylo užito proti vůli provozovatele i bez jeho vědomí, nebo o případy použití členem rodiny bez vědomí provozovatele, případně nezletilým členem rodiny bez souhlasu provozovatele, nebo také o případy tzv. černé jízdy zaměstnance provozovatele.

3.3.2 Provoz dopravního prostředku, zvláštní povaha provozu

Provozem si většinou představíme dopravní prostředek, který je v pohybu a jede z místa Y do místa X. Toto užší pojetí však rozšířil Nejvyšší soud ČSR, který ve svém rozsudku dovedl, že motorové vozidlo je v provozu nejen, když se pohybuje, ale i tehdy, když stojí a má v chodu motor. Provozem jsou i příprava vozidla k jízdě a bezprostřední úkony po ukončení jízdy a činnosti spočívající v údržbě. Už samo uvedení motoru do chodu patří k provozu vozidla bez ohledu na to, zda se vozidlo uvede do pohybu či ne nebo zda se tak stane na cestě či jiném místě.¹⁰⁷

Zvláštní povaha provozu není blíže definována. Je založena na specifických vlastnostech, odrážející fyzikální charakteristiky provozu dopravního prostředku. V souhrnu pak tyto fyzikální charakteristiky určují technické znaky

¹⁰⁵ Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 22. května 1967, sp. zn. 5 Cz 37/67, dostupné na www.nsoud.cz

¹⁰⁶ KOBLIHA, I. et al. *Náhrada škody podle občanského a obchodního zákoníku, zákoníku práce, v oblasti průmyslového vlastnictví a podle autorského zákona. Praktická příručka*. Praha: Leges, 2012, s. 93, 94

¹⁰⁷ Rozsudek Nejvyššího soudu ČSR ze dne 19. srpna 1971, sp. Zn. 1 Cz 59/71, dostupné na www.nsoud.cz

provozu dopravy, které jej odlišují od provozů ostatních. Takovými znaky se musí projevat v okolním světě nebezpečnost provozu a také objektivní způsobnost vyvolat škodu.¹⁰⁸ Jedná se tedy o působení na okolí či dovnitř způsobem, který je projevem typických vlastností provozu, jehož součástí je určitá nebezpečnost vzhledem k rychlosti, hmotnosti, síle atd., náročnost na ovládání a technická složitost, což vše může vyvolat potencionální škodlivý účinek.

Aby se jednalo o škodu z provozu dopravních prostředků, musí být tato škoda vyvolána právě zvláštní povahou provozu. Jako příklad uvádím případ náhrady škody, kdy manipulací s pracovním strojem (nakládačem) při nakládání palet byla způsobena škoda. Tento stroj, jehož hlavní funkcí bylo přemísťování věcí, byl také dopravním prostředkem. Soud tedy řešil otázku, zda byla škoda vyvolána zvláštním povahou provozu. Dospěl k závěru, že ke škodě nedošlo při provozu dopravního prostředku, ale při nakládání palet na stavbě. Pracovní stroj tedy neplnil funkci dopravního prostředku, protože byl použit pouze k činnostem, ke kterým slouží. Povahu dopravního prostředku by měl totiž jen v případě, že by byl vlastní motorickou silou přemísťován z jednoho místa na druhé a to v této konkrétní situaci splněno nebylo, proto se nejednalo o škodu vyvolanou zvláštní povahou provozu a odpovědnost provozovatele dle ustanovení § 2927 NOZ.¹⁰⁹

3.3.3 Střet více provozů

V běžném životě dochází i k situacím, kdy se střetnou provozu více provozovatelů. Na toto myslí NOZ v ustanovení § 2932, dle kterého se vyřeší jejich vzájemné vypořádání tak, že odpovídají podle své účasti na způsobení vzniklé škody. Pro aplikaci tohoto ustanovení je důležitý výklad pojmů „střet provozů“ a „úcast na způsobení vzniklé škody“.

O střet provozů se bude jednat jen tehdy, pokud oba účastníci tohoto střetu budou provozovateli. Není-li jeden z nich provozovatelem, nepřichází v úvahu řešit vypořádání vzniklé škody podle ustanovení § 2932 NOZ. Typicky bude střetem provozů srážka dvou osobních automobilů navzájem nebo automobilu a

¹⁰⁸ ŠVESTKA, J., SPÁČIL, J. a kolektiv. *Občanský zákoník I. § 1 – 459. Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2008, s. 1096

¹⁰⁹ Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 27. září 2006, sp. zn. 25 Cdo 3125/2005, dostupné na www.nsoud.cz

vlak, ale může jím být i střet automobilu se závorami na železničním přejezdu.¹¹⁰ Judikatura Nejvyššího soudu dovodila, že o střet provozů půjde i v případě srážky jedoucího motorového vozidla do zastaveného motorového vozidla. Tuto otázku řešil Nejvyšší soud v rozsudku 2 Cz 10/74 ze dne 31. 5. 1974. V daném konkrétním případě řidič vozidla zastavil u krajnice vozovky, aby poskytl pomoc zraněným osobám z jiného vozidla, které krátce předtím havarovalo a nacházelo se v příkopu u silnice. Ve chvíli, kdy se řidič snažil znovu nastartovat, aby dovezl zraněné osoby do nemocnice, narazil do jeho vozidla další řidič přijíždějící po stejné silnici v důsledku smyku, který dostal na zledovatělé silnici. Tím mu způsobil škodu na vozidle, u které se povinnost její náhrady dle názoru Nejvyššího soudu bude řídit ustanovením o střetu provozů. Rozhodující přitom bylo, že řidič stojícího vozidla byl i nadále účastníkem provozu, jelikož zastavil své vozidlo jen na dobu nezbytně nutnou a toto vozidlo bylo připraveno k okamžitému pokračování v další jízdě.¹¹¹

Střet provozů je tedy širší pojem než střet dopravních prostředků. Z výše uvedeného vyplývá, že pro posuzování vzniklé škody dle ustanovení o střetu provozů není rozhodné, jaké dopravní prostředky se střetnou, či jaké provozy se střetnou. Rozhodující je, aby všichni účastníci tohoto střetu provozů byli provozovatelé a aby nepřestali být účastníky daného provozu. Může se např. jednat o odpovědnost za škody z dopravních situací, které vznikly odtržením kola nebo jiné části jedoucího vozidla a vedly k poškození protijedoucího vozidla nebo k újmě na zdraví, případně smrti provozovatele, dále o odpovědnost za škody vzniklé v důsledku vytékajícího oleje a pohonných hmot z jedoucích vozidel, nebo o odpovědnost za škody vzniklé v důsledku nedostatečné kvality osvětlení stojících vozidel, do kterých najela vozidla jiná. K obdobným situacím dochází i při střetu provozů různých druhů doprav, jako nejčastěji např. při střetech silničního provozu s provozem železničním na železničních přejezdech.

Co se týká výkladu pojmu „*účasti na způsobení vzniklé škody*“, přikláněla se soudní judikatura nejprve k názoru, že ustanovení o střetu provozů je založeno na odpovědnosti za zavinění. Postupně lze však vysledovat tendenci odklonění se

¹¹⁰ KOBLIHA, I. et al. *Náhrada škody podle občanského a obchodního zákoníku, zákoníku práce, v oblasti průmyslového vlastnictví a podle autorského zákona. Praktická příručka*. Praha: Leges, 2012, s. 103

¹¹¹ Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR ze dne 31. Května 1974, sp. zn. 9 Cz 10/74, dostupné na www.nsoud.cz

od tohoto vysloveného názoru. Sjednocení výkladu tohoto pojmu přineslo stanovisko Nejvyššího soudu ČSSR Cpjf 93/71 ze dne 15. 11. 1972, které ve svém odůvodnění uvádí, že formulace „účast na způsobení vzniklé škody“ nasvědčuje tomu, že skutečnost, zda některý z provozovatelů při střetu dvou nebo více provozů škodu zaviniil, není sama o sobě rozhodující a může být při posuzování právního stavu a obsahu i rozsahu závazku hodnocena jen v souvislosti všech faktorů objektivní povahy.¹¹²

Samotné vypořádání nároků závisící na účasti, kterou měli provozovatelé na způsobení vzniklé škody, pak předpokládá zhodnocení všech skutkových okolností konkrétního střetu provozů, zejména těch okolností, které byly hlavními příčinami vzniklé škody. Objektivní míru účasti na vzniklé škodě vyjadřuje i případné zaviněné jednání nebo opomenutí některého provozovatele, pokud jím byla založena příčinná souvislost vedoucí ke vzniku škody.¹¹³

Příkladem střetu provozů jde např. o odpovědnost za škody z dopravních situací, které vznikly odtržením kola nebo jiné části jedoucího vozidla a vedly k poškození protijedoucího vozidla nebo k újmě na zdraví anebo dokonce k smrti provozovatele v tomto vozidle, dále o odpovědnost za škody vzniklé v důsledku vytékajícího oleje a pohonných hmot z jedoucích vozidel, nebo o odpovědnost za škody vzniklé v důsledku nedostatečné kvality osvětlení stojících vozidel, do kterých najela vozidla jiná.

3.4 Zproštění odpovědnosti

Povinnost k náhradě škody z provozu dopravních prostředků je, jak už jsme dříve zmiňovali, odpovědností objektivní. Tzn., že provozovatel odpovídá za takto způsobenou škodu bez ohledu na jeho zavinění. Ani tato odpovědnost však není bezvýjimečná a NOZ na ochranu provozovatele v ustanovení § 2927 odst. 2 stanovil liberační důvody, jejichž prokázáním se mohou provozovatelé odpovědnosti zprostit. Tento druh odpovědnosti je charakteristický poměrně přísným přístupem k provozovateli, jelikož mu neumožňuje zprostit se povinnosti nahradit škodu, byla-li způsobena okolnostmi mající původ v provozu.

¹¹² Stanovisko Nejvyššího soudu ze dne 15. listopadu 1972, sp. zn. Cpjf 93/71, dostupné na www.nsoud.cz

¹¹³ KOBLIHA, I. et al. *Náhrada škody podle občanského a obchodního zákoníku, zákoníku práce, v oblasti průmyslového vlastnictví a podle autorského zákona. Praktická příručka*. Praha: Leges, 2012, s. 106

Okolnosti mající původ v provozu jsou oproti zvláštní povaze provozu užším pojmem. Za okolnost mající původ v provozu je dle judikatury třeba považovat okolnosti, které souvisí s organizací, řízením a realizací provozu a jsou v příčinné souvislosti se vznikem škody. Zjištění, zda o takovou okolnost jde, závisí vždy na posouzení povahy a okolností konkrétního případu. Provozovatel nepochybně odpovídá za škodu vždy, byla-li způsobena v důsledku pochybení nebo nedostatků činnosti organismu osob použitých k provozu. Stejně tak odpovídá za škodu, která má svůj původ v technickém stavu použitého dopravního prostředku.¹¹⁴ Mezi další okolnosti mající původ v provozu patří také nedostatky, či vady materiálu, i když jsou nepoznatelné.¹¹⁵

Zatímco tedy škoda způsobená zvláštní povahou provozu má původ ve vnější okolnosti, okolnost mající původ v provozu je okolností „uvnitř“ vlastního provozu, která souvisí s organizací, řízením a realizací provozu. Může se jednat např. o selhání brzd, vadu materiálu, upadnuté kolo, nedostatečnou údržbu zařízení provozu, ale i o okolnosti a nedostatky na straně řidiče, nedostatky technického stavu, vady součástí či materiálu včetně vad skrytých. V takových případech se tedy provozovatel povinnosti nahradit škodu nezprostit za žádných okolností a to i přesto, že v některých případech vznik škody nemohl ovlivnit.

Judikatura se také zabývala otázkou spoluzavinění či výlučného zavinění poškozeného, kterému se věnovalo ustanovení § 441 dosavadního občanského zákoníku a dnes se mu obdobně věnuje ustanovení § 2918 NOZ v rámci úpravy obecné odpovědnosti za škodu. Již dříve judikatura dovodila, že i přesto, že zavinění poškozeného občanský zákoník výslovně neupravuje jako speciální liberační důvod ve zvláštních ustanoveních týkajících se náhrady škody z provozu dopravních prostředků, je třeba ho použít nejen v případech obecné odpovědnosti za škodu, ale také v případech zvláštní odpovědnosti za škodu způsobenou dopravními prostředky. Jestliže tedy škoda vznikla nebo se zvětšila také následkem okolností, které se přičítají poškozenému, povinnost provozovatele nahradit škodu se poměrně sníží.¹¹⁶ Nikdy se tak ovšem nemůže provozovatel zprostit povinnosti nahradit škodu zcela, jestliže vyplynula z okolností mající původ v provozu.

¹¹⁴ Srov. Zhodnocení Nejvyššího soudu SSR ze dne 23. 11. 1983, sp. zn. Cpj 10/83 R 3/1984

¹¹⁵ Srov. Rozsudek Nejvyššího soudu SSR ze dne 27. 10. 1971, sp. zn. 1 Cz 42/71 R 9/1972

¹¹⁶ Srov. Zhodnocení Nejvyššího soudu SSR ze dne 23. 11. 1983, sp. zn. Cpj 10/83 R 3/1984

Pokud byla škoda způsobena jinou okolností než tou, která má svůj původ v provozu, je provozovateli umožněno zprostit se povinnosti nahradit takto vzniklou škodu, ale pouze za předpokladu, prokáže-li, že škodě nemohl zabránit ani při vynaložení veškerého úsilí, které po něm lze požadovat. Tím se rozumí veškerá možná péče přicházející v úvahu s ohledem na stav vědy a techniky, kterou je možno požadovat na kterémkoli provozovateli. Z toho plyne, že je třeba vykládat tento požadavek objektivně, bez vztahu k určitému provozovateli.¹¹⁷

Zprostit se lze také v případě tzv. *neodvratitelné škody*, která může být způsobena např. přírodní událostí, chováním zvířete či lidským chováním. Opět ale tento případ nelze vztáhnout na okolnosti, mající původ v provozu a to ani odvoláním se na neodvratitelný úkon třetí osoby.

3.5 Rozsah odpovědnosti

Budeme-li se zabývat rozsahem povinnosti nahradit škodu z provozu dopravních prostředků, je nutné konstatovat, že přitom nelze vycházet pouze z ustanovení § 2931 NOZ týkajícího se škody na věci vzniklé jejím odcizením či ztrátou v situaci, kdy ji poškozený neměl možnost opatrovat. Základem pro určení rozsahu povinnosti nahradit škodu musí být výklad prováděný v souladu s obecnou úpravou obsaženou v ustanovení § 2951 až 2971 NOZ, která obecně zakotvuje způsob a rozsah náhrady škody.¹¹⁸

Provozovateli tedy vzniká povinnost náhrady za dva okruhy škod. Prvním okruhem je *škoda způsobená na zdraví a věcech*, o jejímž rozsahu a způsobu náhrady je pojednáno v jiné části této práce v rámci obecné odpovědnosti za škodu, druhým okruhem je pak škoda způsobená *odcizením nebo ztrátou věci, pozbyl-li poškozený možnost věc opatrovat*. Na tomto místě se budu dále věnovat pouze druhému okruhu, tedy náhradě škody na věcech, u kterých pozbyl poškozený možnost je opatrovat.

Předpokladem, aby byl provozovatel povinen nahradit určité osobě škodu způsobenou ztrátou nebo odcizením její věci, je skutečnost, že tato osoba pozbyla možnost věc opatrovat a zároveň skutečnost, že této možnosti pozbyla v důsledku

¹¹⁷ POKORNÝ, M., HOCHMAN, J. *Odpovědnost za škodu v právu občanském a pracovním. Praktická příručka*. 3. aktualizované a doplněné vydání podle stavu k 1. 10. 2008. Praha: Linde, 2008, s. 72

¹¹⁸ KOBLIHA, I. et al. *Náhrada škody podle občanského a obchodního zákoníku, zákoníku práce, v oblasti průmyslového vlastnictví a podle autorského zákona. Praktická příručka*. Praha: Leges, 2012, s. 109

situace vyvolané zvláštní povahou provozu provozovatele. Došlo-li tedy ke škodě v dopravním prostředku během trvání přepravy, nemusí to samo o sobě nutně znamenat, že jde o škodu vyvolanou zvláštní povahou této dopravy. Dle rozsudku krajského soudu v Banské Bystrici ze dne 27. 4. 1982 (R 52/1983) dopravce odpovídá za škodu, která vznikla cestujícím během přepravy na zavazadlech, přepravovaných společně s ním nebo na věcech, které měl u sebe, jen tehdy, byla-li škoda vyvolaná zvláštní povahou provozu dopravního prostředku. Proto neodpovídá za odcizení těchto věcí přepravovaných v kupé lůžkového vozu.¹¹⁹

Škoda nemusí být způsobena okolností mající původ v provozu. Příčinou škody může být např. jednání jiné osoby v průběhu nebo bezprostředně po havárii vozidla, které vede k odcizení nebo ztrátě věci. Nejčastěji se tak stane v důsledku zdravotní neschopnosti (někdy i smrti) poškozené osoby o věci se starat nebo v důsledku péče o další zraněné osoby. Odpovědnost je tak přenášena v zájmu poškozeného ze skutečného škůdce na dopravce. Není přitom důležité, kdo je vlastníkem věci. Tím může být nejen poškozená osoba, ale i třetí osoba, která věc poškozenému svěřila. Ani není důležité, zda měl poškozený ztracenou či odcizenou věc při sobě nebo na sobě. Rozhodující je, že taková osoba ztratila možnost věc opatrovat a to v důsledku situace, která byla vyvolána zvláštní povahou provozu.

¹¹⁹ BALÁK, F., KORECKÁ, V., VOJTEK, P. *Občanský zákoník*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2011, s. 629

4 Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla

Provoz motorového vozidla je konkrétním případem provozu dopravních prostředků, při kterém vznikají škody takového rozsahu, že pro běžného provozovatele je mnohdy úhrada této škody nad jeho platební možnosti. Z hlediska možných škod a jejich důsledků tak provoz motorových vozidel historicky představoval, a zejména dnes představuje, velkou míru rizika, kterou je nutno zmírnit. K tomu bylo přispěno zásahem státu, jenž za pomoci určité formy zajištění odškodnění případným poškozeným započal úsilí ke zmírnění důsledků této rizikové činnosti. V průběhu vývoje se střídaly dvě různé formy takového zajištění – forma zákonného pojištění a forma povinného smluvního pojištění.¹²⁰

Účelem každého pojištění je odstranit či zmírnit negativní následky spojené s nahodilými událostmi v běžném životě. Specifickou ochranu pak poskytuje zejména pojištění odpovědnosti za škodu, jelikož chrání před takovými negativními následky nejen pojištěného, který je povinen škodu nahradit, ale také poškozeného. Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla (běžně nazývané též povinným ručením – POV) má v České republice dlouholetou tradici, a jelikož provoz vozidla patří k činnostem, s nimiž je spojena vyšší míra rizika vzniku škody či větší zásah do sféry poškozeného, ukládá právní řád vlastníkům vozidel povinnost sjednat toto pojištění. Dnes je tedy koncipováno jako povinné smluvní pojištění.

4.1 Historický vývoj pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel

Institut pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla prošel v minulém století dlouhým vývojem, než dospěl do své dnešní podoby, na níž se podepsal nejen technický rozvoj v oblasti dopravy, ale také změny, vyplývající z ideologií politických režimů. Proto se v této kapitole budu věnovat stručnému historickému nástinu tohoto vývoje a zmíním zde nejvýznamnější změny, které prodělala právní úprava pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.

Na našem území byl prvním právním předpisem, upravující podmínky pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, *rakouský*

¹²⁰ O těchto formách bylo pojednáno v kapitole 2.4 Pojištění odpovědnosti za škodu.

občanský zákoník z roku 1811. Dle něj se však odpovědnost za škodu způsobenou provozem vozidla omezovala pouze na princip odpovědnosti za zavinění. Rozšířena i na následky nehody a nehody bez zavinění byla až zákonem č. 162/1908 ř. z., *o ručení za škody z provozování jízdních silostrojů (tzv. automobilový zákon)*. Tento zákon tedy nově zakotvil objektivní odpovědnost osoby za škodlivý následek nehody, avšak povaha sjednání pojištění této odpovědnosti nadále zůstala až na výjimky dobrovolná.¹²¹ Současně s ním bylo přijato také vládní nařízení č. 222/1908 ř. z., které stanovilo hranici povinného ručení pojištěnců za škody z provozu motorových vozidel na částku 100 korun. V roce 1927 bylo přijato další vládní nařízení č. 156/1927 Sb., kterým se změnila úprava rozsahu ručení pojištěnců a to tak, že nadále museli hradit škodu do 400 korun a při přesažení této hranice dokonce 10% z ní, nejméně však 400 korun.¹²²

Zásadnější změny si pak vyžádal vývoj automobilismu ve dvacátých a třicátých letech 19. století. Nedostatek jistoty, že poškozený bude vždy odškodněn, vedl k potřebě přesunu nároků osob, které utrpěly škodu provozem motorového vozidla z oblasti práva soukromého do oblasti práva veřejného. Jedním z nejvýznamnějších předpisů byl v té době *zákon č. 198/1932 Sb., o dopravě motorových vozidel (tzv. malý automobilový zákon)*. Ten se zásadním způsobem dotkl živnostníků, jejichž činnost spočívala v přepravě osob nebo nákladu, ať už pravidelné či nepravidelné. Takovou činnost tento zákon pokládal za koncesovanou živnost a koncesionářům současně ukládal povinnost uzavřít pro vozidla, jimiž byla tato živnost realizována, pojištění odpovědnosti na zabezpečení závazku, vyplývajících z odpovědnosti za škodu způsobenou provozem takového vozidla. Doklad o uzavření tohoto pojištění bylo podmínkou pro vydání koncesní listiny živnostenským úřadem. Ani tento právní předpis však ještě nestanovil obligatornost pojištění pro všechna vozidla.

Vyvrcholení v tomto období představoval až *zákon č. 81/1935 Sb. (tzv. velký automobilový zákon)*, který konečně zakotvil pojištění odpovědnosti za škodu způsobeno provozem vozidla jako pojištění obligatorní (povinně smluvní) a to pro všechna motorová vozidla, podléhající zápisu do rejstříku československých motorových vozidel nebo vozidla, jimž byly přiděleny

¹²¹ Povinnost sjednat pojištění bylo pro vlastníky automobilů, které jezdily rychlostí více než 25 km/h.

¹²² SCHELLE, K., HRADEC, M. *Historie právní úpravy pojišťovnictví*. Praha: Eurolex Bohemia, 2006, s. 77

rejstříkové značky. Držitelé těchto vozidel byli povinni pojistit sebe, případně jinou osobu provozující vozidlo s jejich vědomím nebo uložit k úhradě závazků z této odpovědnosti kauci u příslušného rejstříkového úřadu. Pojišťovny pak měli povinnost vydat pojištěným potvrzení, kde bylo uvedeno, na jakou částku jsou pojištěni a na jakou dobu zaplatili pojistné, řidiči motorových vozidel museli mít toto potvrzení při sobě a v případě, že byli vyzváni úředním orgánem, měli povinnost jej předložit. Neučinil-li tak, dopustil se svým jednáním správního přestupku.¹²³

Na základě velkého automobilového zákona byl zřízen Fond pro podporu při úrazech motorovými vozidly¹²⁴ se sídlem v Praze, z něhož se vyplácela odškodnění osobám, které utrpěly úraz motorovým vozidlem, a škoda jim nemohla být nahrazena osobou odpovědnou. Do fondu plynuly zejména pokuty ze správního řízení, pokuty za nedodržení povinnosti uzavřít pojištění a také příspěvky zájmových kruhů a pojišťoven provozujících tento druh pojištění.¹²⁵

K výraznější změně došlo až v poválečném období, kdy československé pojišťovnictví zažilo hluboký otřes. V roce 1945 byl vydán dekret prezidenta republiky o znárodnění soukromých pojišťoven, které se tak staly majetkem státu. Posléze bylo zřízeno 5 pojišťoven a ty byly nakonec o tři roky později sloučeny v pojišťovnu jedinou a to Československou pojišťovnu, národní podnik.

V souvislosti s těmito změnami byl přijat *zákon č. 56/1950 Sb., o provozu na veřejných silnicích*, který upravil oblast pojištění odpovědnosti z provozu vozidla formou zákonného pojištění. Dále stanovil, že všechny osoby odpovědné za provoz vozidla jsou pojištěny u Československé pojišťovny, národního podniku a zrušil také Fond pro podporu při úrazech motorovými vozidly. Od této chvíle měl tak poškozený v případech nezjištění totožnosti odpovědné osoby nárok na náhradu škody vůči Československé pojišťovny, n. p.

Další vývoj pojišťovnictví probíhal ve znamení monopolizace soukromého pojištění v různých podobách Československé pojišťovny, n. p. Ten byl zastaven až přijetím *zákona ČNR č. 185/1991 Sb., o pojišťovnictví*, který ruší monopol tehdy jediné pojišťovny na území České republiky (České státní pojišťovny) a nastává období tzv. demonopolizace pojišťovnictví. Umožnil tak vstup nových

¹²³ ZÁRYBNICKÁ, J., SCHELLE, K. *Pojištění odpovědnosti za škodu* (historie a současnost). 1. vydání. Ostrava: Key Publishing, 2010, s. 41, 42

¹²⁴ Jednalo se vlastně o předchůdce dnešního garančního fondu.

¹²⁵ SCHELLE, K., HRADEC, M. *Historie právní úpravy pojišťovnictví*. Praha: Eurolex Bohemia, 2006, s. 84

subjektů na trh a připravil půdu pro konkurenční prostředí.¹²⁶ I přesto však bylo nadále možné sjednat zákonné pojištění odpovědnosti z provozu vozidla pouze u České pojišťovny.

Po celé toto období bylo pojištění odpovědnosti z provozu vozidla nadále pojištěním zákonným. Posledním právním předpisem, který ho upravoval jako zákonné pojištění, byla *vyhláška č. 492/1991 Sb.*, která stanovila rozsah a podmínky pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla. Režim zákonného pojištění stejně tak jako výše zmíněnou vyhlášku, zrušil až *zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů*, který je platný dodnes. Od počátku roku 2000 je tak pojištění odpovědnosti z provozu vozidla upraveno formou povinného smluvního pojištění a k jeho uzavírání jsou již připuštěny i ostatní pojišťovny.¹²⁷

4.2 Současná právní úprava

4.2.1 Zákon č. 168/1999 Sb. a jeho novelizace

V současné době je v České republice obsažena právní úprava povinného smluvního pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel (povinného ručení) v zákoně č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění pozdějších předpisů. Současné znění zákona je výsledkem celé řady novel, reagující především na změny v komunitárním právu, které má zvláštní úpravu pro pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontrolu povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění. Celkem byla vydána *tzv. 1 až 5. motorová směrnice*¹²⁸ a ty byly následně publikovány formou směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/103/ES ze dne

¹²⁶ KARFÍKOVÁ, M. PŘIKRYL, V. a kolektiv. *Pojišťovací právo*. Praha: Leges, 2010, s. 24, 25

¹²⁷ JANDOVÁ, L., VOJTEK, P. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla*. Komentář. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2012, s. 5

¹²⁸ Jedná se o směrnici Rady 76/166/EHS ze dne 24. dubna 1972 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontroly povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění, druhou směrnicí Rady 84/5/EHS ze dne 30. prosince 1983 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel, třetí směrnicí Rady 90/232/EHS ze dne 14. května 1990 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel, směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2000/26/ES ze dne 16. května 2000 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a o změně směrnic Rady 73/239/EHS a 88/357/EHS, o směrnici Evropského parlamentu a Rady 2005/14/ES ze dne 11. května 2005, kterou se mění směrnice Rady 72/166/EHS, 84/5/EHS, 88/357/EHS a 90/232/EHS a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/26/ES o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel.

16. září 2009 o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontrole povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění. Tato harmonizace měla za cíl zejména zjednodušení a zlepšení podmínek získání pojistné ochrany i odpovídající náhrady škody způsobené provozem vozidla pro osoby takto poškozené.¹²⁹

Jednou z posledních novel, která stojí za zmínku, je *zákon č. 160/2013 Sb. ze dne 2. května 2013*¹³⁰, která přinesla významné změny v celé oblasti problematiky náhrad škod způsobených provozem vozidla. Tato novela zavádí povinnost každého člena České kanceláře pojistitelů odvádět nejméně 3 % z přijatého ročního pojistného na povinné ručení do nově vzniklého fondu zábrany škod. Z odvodů do fondu by se mělo hradit zejména pořízení techniky a vybavení hasičských záchranných sborů, včetně dobrovolných hasičů, a dalších složek integrovaného záchranného systému. Dále by se měly prostředky použít na realizaci projektů zaměřených na bezpečnost silničního provozu a programy prevence v oblasti škod z provozu vozidel. Rovněž je touto novelou upraven zákon o Hasičském záchranném sboru a to tak, že Hasičský záchranný sbor má právo uplatňovat nárok na náhradu nákladů vzniklých při zásahu u dopravní nehody na pojišťovně, která uzavřela pojistnou smlouvu na povinné ručení s viníkem nehody, nebo na České kanceláři pojistitelů, pokud má být plněno z garančního fondu, a v některých případech na ministerstvu financí. Část týkající se odvodu do fondu zábrany škod je účinná od 1. ledna 2014 a část týkající se nárokování náhrad zásahu hasičského záchranného sboru již od 1. 9. 2013.¹³¹

Další změnou prošel zákon o odpovědnosti za újmu z provozu vozidla, jak vyplývá již ze samotného názvu aktuálního znění zákona, v souladu s rekonstrukcí soukromého práva. S účinností zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, došlo k nahrazení užívání užšího pojmu „škoda“ výrazem „újma“. Jak už jsme zmínili v této práci dříve, pojem újma je obsahově a věcně širší než byl doposud pojem „škoda“. Újmou je totiž dle pojetí nového občanského zákoníku chápána každá

¹²⁹ KARFÍKOVÁ, M. PŘIKRYL, V. a kolektiv. *Pojišťovací právo*. Praha: Leges, 2010, s. 291, 292

¹³⁰ Zákon č. 160/1963 Sb., kterým se mění zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 283/2000 Sb., o Hasičském záchranném sboru České republiky a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů, ve znění pozdějších předpisů.

¹³¹ MARUŠEK, L., KUBELKOVÁ, D. *Novela zákona o pojištění z provozu vozidla*. [online], 2013, [citováno dne 16. 7. 2014] Dostupné na: <http://cfoworld.cz/legislativa/novela-zakona-o-pojisteni-odpovednosti-z-provozu-vozidla-2451>

majetková nebo nemajetková ztráta, která vznikla na straně poškozeného v důsledku a v příčinné souvislosti s porušením právní povinnosti ze strany škůdce.¹³² NOZ obsahuje úpravu jak obecné odpovědnosti za škodu, tak úpravu jejího pojištění a pokud nestanoví zákon o odpovědnosti z provozu vozidla jinak, použije se pro pojištění odpovědnosti tohoto druhu právě úprava občanského zákoníku jako obecného právního předpisu. To vyplývá z ustanovení § 1 odst. 3 zákona o odpovědnosti z provozu vozidla.

Skutečnost, že zákon byl novelizován téměř každým rokem, je přinejmenším logická vzhledem ke zhodnocení vývoje v dopravě. Musíme si uvědomit, že hustota provozu vozidel na pozemních komunikacích stoupá každým rokem, narůstá riziko škod způsobených jejich provozem, výše jejich odškodnění a také počet poškozených tímto provozem. Proto se nelze divit, že je legislativa v oblasti pojištění odpovědnosti z provozu vozidla neustále v pohybu a doznává často zásadních změn.

4.2.2 Předmět úpravy

Předmět právní úpravy je vymezen v ustanovení § 1 odst. 2 zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla a tím je:

- úprava pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla,
- úprava zřízení České kanceláře pojistitelů, jejího postavení, organizace a předmětu činnosti.¹³³

Z ustanovení § 1 odst. 2 vyplývá, že možnost provozovat vozidlo na určených typech pozemních komunikací¹³⁴ má pouze osoba, jejíž povinnost nahradit újmu způsobenou provozem tohoto vozidla je pojištěna na základě tohoto zákona. To se vztahuje i na případ, kdy je vozidlo ponecháno na pozemní komunikaci. Tzn., že předmětem pojištění není vozidlo, ale povinnost nahradit újmu jakožto závazkový vztah. Z právního hlediska je proto pojištění vázáno spíše na osobu pojištěného, ovšem z praktického hlediska je spojeno s konkrétním vozidlem. V situaci, kdy jedna osoba bude vlastnit zároveň dvě vozidla a bude je provozovat na určených typech

¹³² BEZOUŠKA, P. *Co je to škoda a co je to újma. PRK Partners* [online] [citováno dne 20. 7. 2014] Dostupné na: <http://www.prkpartners.cz/rekodifikace/legislativni-novinky/395-co-je-to-skoda-a-co-je-to-ujma/>

¹³³ § 1 odst. 2 zákona č. 168/1999 Sb., o odpovědnosti z provozu vozidla, ve znění pozdějších předpisů

¹³⁴ Povinnost sjednat pojištění odpovědnosti z provozu vozidla platí pro tyto typy pozemních komunikací: dálnici, silnici, místní komunikaci a účelovou komunikaci, s výjimkou účelové komunikace, která není veřejně přístupná.

pozemních komunikacích dle tohoto zákona, je povinna sjednat pojištění odpovědnosti z provozu vozidla dvakrát a to pro každé takové vozidlo zvlášť.¹³⁵

Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla tedy zejména upravuje pojištění náhrady za újmu způsobenou provozem vozidla formou povinného smluvního pojištění, na rozdíl od dříve zakotvené formy zákonného pojištění (jak již bylo zmíněno). Jedinými přednostmi zákonného pojištění byl okamžik vzniku tohoto pojištění a také nízké náklady a jednoduchá administrativa. Zákonné pojištění totiž vznikalo na základně právní skutečnosti přímo ze zákona (tedy okamžikem uvedení vozidla do provozu) a nemohlo se tedy stát, že by některé vozidlo bylo provozováno bez jeho pojištění. Uzákonění tohoto pojištění jako povinně smluvního má však nespočet výhod, a proto je pro úpravu této oblasti vhodnější, jelikož odpovídá potřebám moderní společnosti.

Mezi přednosti povinného smluvního pojištění patří zejména vytvoření konkurenčního prostředí v této oblasti a možnost výběru pojistitele, což ovlivnilo kvalitu poskytovaných služeb a výši pojistného. Další nespornou předností je skutečnost, že systém povinného smluvního pojištění dokáže lépe ohodnotit pojistné riziko a provést diferenciaci pojistného podle mnoha parametrů odvíjejících se od konkrétního případu a pojistníka. Díky zavedení systému bonus-malus jsou nastaveny rovnější podmínky pro pojistníky a finanční zainteresování pojistníka na bezeškodném průběhu současně vedl k prevenci vzniku škodných událostí.¹³⁶

4.3 Pojistná smlouva o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla

4.3.1 Právní úprava pojistné smlouvy

Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla v ustanovení § 3 odst. 1 stanoví jako právní skutečnost, na jejímž základě vzniká pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, pojistnou smlouvu. Pojistná smlouva je obecně dvoustranným právním úkonem závazným pro smluvní strany, jejímž specifikem je možnost vzniku práv a povinností i dalším subjektům. Proto rozlišujeme mezi smluvními stranami, které smlouvu uzavírají (pojistník a pojistitel), a dalšími účastníky pojištění, kterým mohou z pojištění vzniknout určitá práva a povinnosti.

Smluvním stranám je běžně ponecháno na jejich vůli, zda pojistnou smlouvu uzavřou či nikoliv nebo za jakých podmínek ji uzavřou. V případě pojištění

¹³⁵ Např. rakouská právní úprava umožňuje sjednání pouze jednoho pojištění odpovědnosti za škodu v případě více vozidel, které je vázáno na registrační značku a tu může použít pro všechna užívaná vozidla, nikoliv však současně.

¹³⁶ JANDOVIČ, L., VOJTEK, P. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla*. Komentář. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2012, s. 5, 6

odpovědnosti z provozu vozidla jako pojištění povinně smluvního je však autonomie vůle smluvních stran značně omezena. Kontrakční povinnost má zde nejen vlastník vozidla, ale také pojistitel, což je oproti ostatním povinným smluvním pojištění ojedinělé. Pro pojistníka jsou tak kromě povinnosti pojistnou smlouvu uzavřít stanoveny právním předpisem minimální podmínky pojištění a pro pojistitele je stanoven rozsah pojištění.

Doposud platila, kromě úpravy v zákoně o odpovědnosti z provozu vozidla, pro vymezení a uzavření pojistné smlouvy úprava obsažená v zákoně č. 37/2004 Sb., o pojistné smlouvě, a dále ustanovení zákona č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, která platila subsidiárně k ustanovením zákona o odpovědnosti z provozu vozidla. Počátkem roku 2014 byla tato úprava zrušena a nahrazena ustanoveními nového občanského zákoníku, který ji jako obecný soukromoprávní předpis převzal a zařadil ji do části čtvrté, upravující relativní majetková práva, dílu patnáctého s názvem „Závazky z odvážných smluv“.

NOZ pojistnou smlouvu definuje jako smlouvu, kterou se pojistitel zavazuje vůči pojistníkovi poskytnout jemu nebo třetí osobě pojistné plnění, nastane-li pojistná událost, a pojistník se zavazuje zaplatit pojistiteli pojistné.¹³⁷ Přičemž pojistná smlouva je uzavřena včasným přijetím nabídky k jejímu uzavření a to do jednoho měsíce ode dne jejího doručení, neurčí-li navrhovatel jinak. Nabídku pojistitele může pojistník přijmout také včasným zaplacením pojistného ve výši uvedené v nabídce. Pojištění pak vzniká prvním dnem po uzavření pojistné smlouvy, ale lze ho samozřejmě sjednat i na pozdější okamžik.

Dle ustanovení § 3 odst. 4 zákona o odpovědnosti z provozu vozidla pojistná smlouva musí vždy obsahovat:

- určení pojistitele a pojistníka a údaje o vozidle,
- dobu trvání pojištění,
- limit pojistného plnění,
- výši pojistného, jeho splatnost a způsob jeho placení a
- formu a místo oznámení škodné události; je-li pojištění odpovědnosti provozováno formou dočasného poskytování služeb, rovněž adresu bydliště nebo místa podnikání, anebo sídlo škodního zástupce podle § 9b.¹³⁸

¹³⁷ Srov. § 2758 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník

¹³⁸ Srov. § 3 odst. 4 zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, ve znění pozdějších předpisů

4.3.2 Povinnost jejího uzavření

Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla vymezuje osoby, které jsou v jednotlivých případech povinny uzavřít pojistnou smlouvu s některým pojistitelem. Mimo vlastníka tuzemského vozidla, je povinen toto pojištění uzavřít i řidič cizozemského vozidla. V souladu s výkladem ustanovení § 1 odst. 2 je nutné konstatovat, že ne každý vlastník vozidla má povinnost uzavřít pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, ale pouze takový, jehož vozidlo má být provozováno na veřejné pozemní komunikaci.¹³⁹

Pojistitel má povinnost uzavřít pojistnou smlouvu vždy, jestliže je návrh na její uzavření v souladu s tímto zákonem, se zákonem upravujícím pojistnou smlouvu a s pojistnými podmínkami pojistitele. Pokud by nastal rozpor návrhu smlouvy s právními předpisy či pojistnými podmínkami, může pojistitel uzavření pojištění odmítnout. Pojistná smlouva se může od ustanovení zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla za určitých podmínek odchýlit a to jen v případě, nebudou-li tím sníženy nebo omezeny nároky poškozeného, vyplývající z práva na náhradu újmy z pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.¹⁴⁰

Ohledně uzavření pojistné smlouvy je další povinností pojistitele vydat pojistníkovi tzv. zelenou kartu (pouze jedná-li se o tuzemské vozidlo). Zelená karta je mezinárodním osvědčením, které prokazuje, že byla uzavřena pojistná smlouva týkající se uvedeného vozidla. Nárok na vydání zelené karty má pouze pojistník jakožto smluvní strana, tudíž v případech, kdy bude vlastníkem, provozovatelem či řidičem vozidla osoba jiná než pojistník, musí si toto osvědčení mezi sebou předat. Povinnost mít zelenou kartu u sebe při provozu na pozemní komunikaci má právě řidič vozidla.

Zákon o odpovědnosti z provozu vozidla dále také stanoví výjimky pojištění odpovědnosti, kdy určité subjekty nemají povinnost povinné smluvní pojištění uzavřít. Tyto výjimky jsou odůvodněny obecně specifickými smlouvami nebo specifickou povahou těchto vozidel. V případě cizozemského vozidla tak nemá povinnost uzavřít pojištění řidič takového vozidla, musí však být držitelem platné zelené karty vydané v cizím státě nebo řidič, za jehož pojištění se zaručila kancelář pojistitelů cizích států.

¹³⁹ BUŠTA, P., PŘIKRYL, V. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla s komentářem a souvisejícími předpisy*. 4. aktualizované vydání. Praha: Lenka Buštová – Venice Music Production, 2010, s. 19

¹⁴⁰ § 3 odst. 1 zákona č. 168/1999 Sb, o odpovědnosti z provozu vozidla, ve znění pozdějších předpisů

V případě tuzemských vozidel je výjimkou zejména složka integrovaného záchranného systému, dále vozidla Bezpečnostní informační služby, vozidla Generální inspekce bezpečnostních sborů, vozidla Vojenského zpravodajství, vozidla Úřadu pro zahraniční styky a informace, vozidla určitých útvarů Policie ČR, vozidla určitých pověřených celních orgánů a vozidla jednotek sborů dobrovolných hasičů obce.¹⁴¹

4.4 Rozsah pojištění a pojistné plnění

4.4.1 Rozsah pojištění

Rozsah pojištění je v případě pojištění odpovědnosti z provozu vozidla vztahován na osobu, mluvíme tedy o *tzv. osobním rozsahu pojištění*. Dle § 6 odst. 1 zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla se toto pojištění vztahuje na každou osobu, která je povinna nahradit újmu způsobenou provozem vozidla uvedeného v pojistné smlouvě. Z toho vyplývá, že rozsah pojištění je stanoven na základě označení vozidla v pojistné smlouvě a dopadá na povinnost k náhradě újmy způsobené tímto vozidlem u každé osoby. Tedy nejen u provozovatele vozidla, ale i u osoby od něj odlišné, které v době škodné události vozidlo řídila.¹⁴²

Za tu odpovědnou osobu, na níž se vztahuje rozsah pojištění (pojištěný škůdce), je dle § 6 odst. 2 zákona o odpovědnosti z provozu vozidla (dále jen OdpVoz) pojistitel povinen nahradit újmu v rozsahu a ve výši podle pravidel občanského zákoníku, ovšem pouze v souvislosti s uplatněnými a prokázanými nároky poškozeného na náhradu újmy.

Naopak ve vztahu poškozeného vůči pojistiteli odpovědné osoby je na základě ustanovení § 9 odst. 1 OdpVoz založeno právo poškozeného na plnění podle pojistné smlouvy, kdy poškozenému způsobením újmy osobou při provozu pojištěného vozidla vzniká v odpovídajícím rozsahu přímý nárok vůči pojistiteli. Tento přímý nárok poškozeného se pak odvíjí od posouzení toho, zda a v jakém rozsahu osoba s pojištěním odpovědnosti z provozu vozidla odpovídá poškozenému dle občanského zákoníku za vzniklou újmu.¹⁴³

¹⁴¹ JANDOVÁ, L., VOJTEK, P. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla*. Komentář. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2012, s. 72, 73

¹⁴² JANDOVÁ, L., VOJTEK, P. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla*. Komentář. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2012, s. 73-78

¹⁴³ JANDOVÁ, L., VOJTEK, P. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla*. Komentář. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2012, s. 78

Nestanoví-li tento zákon jinak, hradí pojistitel poškozenému:

- způsobenou újmu vzniklou ublížením na zdraví nebo usmrcením,
- způsobenou škodu vzniklou poškozením, zničením, ztrátou či odcizením věci, pokud ji fyzická osoba nemohla opatrovat,
- ušlý zisk,
- účelně vynaložené náklady právního zastoupení při uplatňování nároků (v některých případech),
- náklady léčení vyplacené zdravotní pojišťovnou z veřejného zdravotního pojištění.

Újmu vzniklou ublížením na zdraví nebo usmrcením, škodu na věci a ušlý zisk nahradí pojistitel v penězích, nejvýše však do výše limitu pojistného plnění, tak jak je stanoven v pojistné smlouvě.¹⁴⁴

Výše uvedený rozsah pojištění se nevztahuje pouze na provoz vozidla na území České republiky, ale na všechna území členských států a jiných států, které pojistitel vyznačil na zelené kartě.

4.4.2 Limity pojistného plnění

Limitem pojistného plnění se dle § 3a zákona o odpovědnosti z provozu vozidla rozumí nejvyšší hranice plnění pojistitele při jedné škodné události. Je tedy vyjádřením horní hranice povinnosti pojistitele plnit v případě vzniku pojistné události. Pojistník si může v pojistné smlouvě s pojistitelem dohodnout tento limit vyšší, než stanoví zákon. Pro účely pojištění odpovědnosti za újmu z provozu vozidla jsou stanoveny zvlášť limity pro dva okruhy záležitostí, ale samotná výše limitů je v obou případech stejná – 35 milionů Kč (od 1. Června 2008). Zákon požaduje, aby byly limity pojistného plnění uvedeny v pojistné smlouvě samostatně a to podle jejich rozčlenění do okruhů.

V případě újmy vzniklé ublížením na zdraví nebo usmrcením se tak limit 35 milionu Kč vztahuje na každou zraněnou nebo usmrcenou osobu a také na náhradu nákladů vynaložených na péči hrazenou z veřejného zdravotního pojištění a na regresní nárok; tzn., že bude-li zraněno více osob, je pojistitel povinen plnit skutečně vzniklou škodu a to až do výše tohoto limitu. V případě věcné škody a ušlého zisku se limit 35 milionů Kč vztahuje na jednu škodnou událost, a to bez ohledu na to, kolika

¹⁴⁴ Srov. § 6 odst. 2, 3, 4 zákona č. 168/1999 Sb., o odpovědnosti z provozu vozidla, ve znění pozdějších předpisů

osobám vznikla škoda na jejich majetku či ušlém zisku. Sem spadá i náhrada nákladů Hasičského záchranného sboru ČR a jednotek sborů dobrovolných hasičů obce.¹⁴⁵

Vzhledem k tomu, že nárokům jak pojištěných, tak poškozených budou podrobně věnovány následující kapitoly mé práce, zohlednila jsem tento fakt při vypracovávání této kapitoly a omezila jsem výše uvedený výklad pouze na základy nutné pro zasloučení do dané problematiky.

4.5 Česká kancelář pojistitelů

Tuto kapitolu jsem do práce zařadila z důvodu souvislosti nejen s celou problematikou pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, ale zejména z důvodu úzké souvislosti s uplatňováním nároků poškozených na náhradu újmy způsobené provozem vozidla v případech, kdy poškozený nedosáhl náhrady primárně od pojistitele viníka nehody, o čemž bude pojednáno v samostatné kapitole. Zde bude mým cílem pouze vymezení činnosti České kanceláře pojistitelů a jejího postavení, jakož i garančního fondu a fondu zábrany škod.

4.5.1 Činnost a statut

Česká kancelář pojistitelů (nazývána též Kancelář či ČKP) byla zřízena zákonem o odpovědnosti z provozu vozidla, který ji upravuje v ustanovení § 18 až 25 jako jeden z předmětů právní úpravy. Kancelář je profesní organizací sdružující pojistitele, kteří jsou v České republice oprávněny pojišťovat motorová vozidla pro případ občanskoprávní odpovědnosti. Jako právnická osoba zapisující se do obchodního rejstříku se pro účely tohoto zákona považuje za tuzemskou pojišťovnu a je oprávněna vyvíjet činnost v rozsahu stanoveném tímto zákonem. Tato její činnost je dle ustanovení § 18 odst. 5 financována z příspěvků členů Kanceláře, kteří mají k jejich placení povinnost, a kteří pak v poměru k výši těchto příspěvků ručí za závazky Kanceláře.¹⁴⁶

Kancelář má celou řadu úkolů, které vymezuje ustanovení § 18 odst. 2:

- spravuje garanční fond a fond zábrany škod,
- provozuje hraniční pojištění¹⁴⁷ a informační středisko¹⁴⁸,

¹⁴⁵ KARFÍKOVÁ, M. PŘIKRYL, V. a kolektiv. *Pojišťovací právo*. Praha: Leges, 2010, s. 303

¹⁴⁶ JANDOVÁ, L., VOJTEK, P. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla*. Komentář. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2012, s. 305

¹⁴⁷ Hraničním pojištěním se rozumí pojištění o odpovědnosti z provozu cizozemského vozidla, které je povinen uzavřít řidič cizozemského vozidla při vstupu na území ČR s Kanceláří, jestliže není držitelem platné zelené karty vydané v cizím státě nebo jehož pojištění odpovědnosti na území všech členských států není zaručeno kanceláří pojistitelů cizího státu.

- stará se o plnění úkolů vyplývajících z jejího členství v Radě kancelářů¹⁴⁹,
- uzavírá dohody s kanceláři pojišťovatelů cizích států a s dalšími institucemi a úkoly z nich vyplývajících pak zabezpečuje,
- spolupracuje se státními orgány ve věcech týkajících se pojištění odpovědnosti z provozu vozidla a pro jejich účely vede evidence a statistiky,
- podílí se na předcházení vzniku škodných událostí v provozu na pozemních komunikacích a na předcházení pojistným podvodům s tím souvisejících a
- zpracovává údaje od Policie ČR způsobem umožňujícím dálkový přístup k těmto údajům.¹⁵⁰

4.5.2 Garanční fond

Garančním fondem je subjekt, který by měl v souladu s unijní úpravou zajišťovat odškodnění poškozeným alespoň v minimální výši garantované systémem povinného pojištění odpovědnosti z provozu vozidla v případech, kdy se poškozený nemůže z nějakých důvodů domoci náhrady škody proti pojistiteli, který je povinen mu poskytnout pojistné plnění z titulu pojistné smlouvy o odpovědnosti z provozu vozidla uzavřené mezi ním a škůdcem (pojištěným), nebo proti samotnému škůdci. Do garančního fondu plynou příspěvky z hraničního pojištění, příspěvky pojišťovatelů jako členů Kanceláře, přijaté postižní náhrady od pojišťovatelů či ministerstva a příspěvky za nepojištěná vozidla, které je povinen hradit vlastník vozidla za dobu, kdy nebylo pojištěno.

Plnění z garančního fondu je poškozenému poskytováno pouze v zákonem taxativně vymezených případech. Poškozený má tak nárok na plnění z garančního fondu v případě újmy způsobené provozem nezjištěného vozidla, za kterou odpovídá nezjištěná osoba. Dále bude mít nárok na plnění v případě újmy způsobené provozem vozidla, za které odpovídá osoba, která byla povinna sjednat pojištění odpovědnosti z provozu vozidla a tato osoba povinnost nesplnila a provozovala vozidlo bez pojištění. Plnění bude také poskytováno v případě, že se pojistitel povinný poskytnout pojistné plnění dostane do úpadku a nemůže proto újmu nahradit. Plněno bude poškozenému dále v případě újmy způsobené provozem cizozemského vozidla, u

¹⁴⁸ Informační středisko Kanceláře poskytuje informace nezbytné pro uplatnění nároků poškozených osob na náhradu újmy z pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, dále zjišťuje a uchovává údaje o státních poznávacích značkách tuzemských vozidel, o pojistiteli, číslech pojistných smluv, o datech počátku a ukončení platnosti tohoto pojištění, o číslech zelených karet a číslech pojistných smluv hraničního pojištění.

¹⁴⁹ Rada kancelářů je asociací národních kancelářů sdružujících pojišťovatele provozující pojištění odpovědnosti z provozu vozidla a jako taková řídí a spravuje systém zelených karet.

¹⁵⁰ JANDOVÁ, L., VOJTEK, P. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla*. Komentář. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2012, s. 303

něhož bylo sjednáno hraniční pojištění nebo jehož řidiči nevznikla povinnost toto pojištění v ČR uzavřít. Spadá sem také poskytnutí tzv. náhradního plnění podle § 24a a 24b zákona o odpovědnosti z provozu vozidla. A poslední případ se týká újmy způsobené provozem vozidla odeslaného z jiného členského státu do ČR za účelem koupě, jestliže k němu nebylo sjednáno pojištění odpovědnosti z provozu vozidla a kupující ho převzal i bez jeho registrace v ČR (újma musela vzniknout pouze do 30 dnů od převzetí).¹⁵¹

Nároky poškozeného, které mají být z garančního fondu hrazeny, nejsou v jednotlivých případech stejné, podrobněji o nich bude pojednáno v kapitole 5.5 Náhrada plnění z garančního fondu.

4.5.3 Fond zábrany škod

S účinností od 1. ledna 2014 byl na základě ustanovení § 23a OdpVoz zřízen fond zábrany škod. Jeho zřízením je sledováno posílení a modernizace technického zázemí a hmotného vybavení subjektů zasahujících škodných událostí způsobených provozem vozidel. Cílem je preventivní činnost, která si klade za důraz zabránit vzniku škod při provozu na pozemních komunikacích nebo přinejmenším snížit rozsah takto vzniklých škod.

Kapitál fondu bude složen z odvodů z přijatého pojistného od členů kanceláře, dále z výnosů z investování dočasně volných prostředků fondu a další složkou budou také prostředky vyplývající z činnosti správní rady Kanceláře. Výše příspěvků členů Kanceláře je stanovena nejméně na 3 % z ročního přijatého pojistného z pojištění odpovědnosti za každý kalendářní rok a platí se ve čtvrtletních splátkách.¹⁵²

Ustanovení § 23a odst. 4 OdpVoz pak stanoví, jakým způsobem bude celkový objem příspěvků přerozdělován. Hasičský záchranný sbor má nárok nejméně na 60%, z toho nejméně 15% je určeno pro jednotky dobrovolných hasičů, minimálně 15% připadne dalším složkám integrovaného záchranného systému a 15% bude přiděleno na realizaci projektů a programů v oblasti prevence vzniku škod z provozu vozidel.¹⁵³

Kontrolu použití prostředků provádí Komise a příjemce těchto příspěvků je za tím účelem povinen jí poskytnout veškeré informace a doklady, pokud o to

¹⁵¹ JANDOVÁ, L., VOJTEK, P. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla*. Komentář. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2012, s. 320 - 324

¹⁵² § 23a odst. 2 zákona č. 168/1999 Sb., o odpovědnosti z provozu vozidla, ve znění pozdějších předpisů

¹⁵³ § 23a odst. 4 zákona č. 168/1999 Sb., o odpovědnosti z provozu vozidla, ve znění pozdějších předpisů

Komise požádá. Pokud příjemce neprokáže či poruší účel použití prostředků, jeho povinností je přijaté prostředky vrátit.

Výše zmíněné prostředky slouží pouze na úhradu nákladů spojených s:

- pořízením techniky nebo věcných prostředků potřebných pro činnost základních složek integrovaného záchranného systému a jeho ostatních složek poskytujících plánovanou pomoc na vyžádání v oblasti zábrany a prevence škod z provozu vozidel,
- úpravou technologií a provozem operačních a informačních středisek hasičského záchranného sboru v souvislosti s poskytováním nezbytné pomoci motoristům,
- realizací projektů se zaměřením na bezpečnost silničního provozu schválených vládou a s realizací programů prevence v oblasti škod z provozu vozidel.¹⁵⁴

¹⁵⁴ § 23a odst. 3 zákona č. 168/1999 Sb., o odpovědnosti z provozu vozidla, ve znění pozdějších předpisů

5 Nároky pojištěných a poškozených z POV

Jelikož nároky pojištěných a poškozených spolu neodmyslitelně souvisí, rozhodla jsem se spojit je do jedné kapitoly.

5.1 Nároky a povinnosti pojištěného

5.1.1 Nároky pojištěného

Z pojištění odpovědnosti z provozu vozidla má pojištěný vůči pojistiteli právo, aby za něj pojistitel uhradil poškozenému újmu, k jejíž náhradě je jinak povinný sám pojištěný dle ustanovení NOZ, a jestliže vznikla v souvislosti s provozem pojištěného vozidla. Za pojištěného se tedy považuje ten, na jehož povinnost k náhradě újmy se toto pojištění odpovědnosti vztahuje. Pojištění se však odvíjí i od označení vozidla v pojistné smlouvě a pokrývá povinnost k náhradě újmy způsobené tímto vozidlem každé osoby, nejen provozovatele vozidla, ale i osoby od provozovatele odlišné, řídící vozidlo v době dopravní nehody. Povinnost k náhradě újmy je zde založena nejen na základě zvláštních ustanovení § 2927 a násl. NOZ, ale také na základě ustanovení § 2910 NOZ.¹⁵⁵

Pojistitel však nemá povinnost k náhradě újmy za pojištěného za všech okolností. Základní podmínkou, která musí být splněna, aby byl nárok pojištěného vůči pojistiteli oprávněný, je skutečnost, že poškozený uplatnil a prokázal své nároky na náhradu újmy. Dále musí být také splněna podmínka, že ke škodné události, z níž tato újma vznikla, došlo v době trvání pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.

Existují ale také situace, kdy i přes splnění těchto základních podmínek, není založena povinnost pojistitele za pojištěného plnit. Tyto tzv. výluky z pojistné ochrany řeší ustanovení § 7 OdpVoz a jedná se např. o případy vzniku újmy způsobené provozem vozidla při organizovaném motoristickém závodu či při teroristickém činu, o případy vzniku újmy vzniklé manipulací s nákladem stojícího vozidla atd. O těchto výlukách bude pojednáno v kapitole 5.2 této práce.

Specifické jsou i situace, při nichž pojistitel sice za pojištěného plnil, jelikož plnění vzhledem k uzavřené pojistné smlouvě nemohl odmítnout, ale poté má pojistitel právo na úhradu takto vyplacené částky vůči pojištěnému (tzv. regresní právo). Regresní právo má pojistitel vůči pojištěnému např., pokud prokáže, že újmu, k níž se vztahovalo poskytnuté pojistné plnění, způsobil úmyslně, nebo pokud

¹⁵⁵ KARFÍKOVÁ, M. PŘIKRYL, V. a kolektiv. *Pojišťovací právo*. Praha: Leges, 2010, s. 308

takovou újmu způsobil provozem vozidla, které neoprávněně použil aj.¹⁵⁶ K nim se podrobněji vrátíme v kapitole 5.3.

Které konkrétní nároky má pojistitel za pojištěného uhradit poškozenému v rozsahu a výši určené občanským zákoníkem, stanoví ustanovení § 6 odst. 2 OdpVoz a stanoví další nároky, u kterých má pojištěný právo na vyplacení poškozenému, stanoví § 6 odst. 4 OdpVoz. Jelikož byly zmíněny již v kapitole 4.4 a podrobně budou rozebrány v kapitole 5.4 pojednávající o nárocích poškozených, není potřebné je zde znovu uvádět.

5.1.2 Povinnosti pojištěného

S právem pojištěného na úhradu nároků poškozeného vůči pojistiteli v rámci pojištění odpovědnosti z provozu vozidla korespondují samozřejmě také povinnosti, které pojištěný má v souvislosti s uplatňováním jeho práva. Nedodržení některých z nich by mohlo mít za následek vznik práva pojistitele na úhradu vyplacené částky. Tyto povinnosti jsou stanoveny zejména v ustanovení § 8 OdpVoz.

V případě, že došlo ke škodné události, je pojištěný povinen bezodkladně tuto skutečnost oznámit pojistiteli, dále je povinen uvést skutkový stav ohledně této události, předložit k tomu příslušné doklady a v průběhu šetření škodné události postupovat v souladu s pokyny pojistitele. Toto oznámení by mělo obsahovat zejména údaje o pojistníkovi, pojištěném a poškozeném, údaje o škodné události (časové a místní určení, popis škodného děje a následků újmy, dále identifikaci vozidla, jehož provozem byla újma způsobena a k jehož provozu se pojištění vztahuje, a zda byla dopravní nehoda šetřena a kým. Současně pojištěný musí během celé doby, kdy pojistitel prošetřuje škodnou událost, postupovat dle jeho pokynů.¹⁵⁷

Další informační povinnost vůči pojistiteli vzniká pojištěnému v případě, kdy byl proti němu uplatněn nárok na náhradu újmy. Zde zákon výslovně požaduje písemnou formu takového oznámení. V souvislosti s tím se musí též bez zbytečného odkladu vyjádřit k požadované náhradě a její výši, což by měl mít podloženo skutkovými sděleními, dokumenty, případně jinými důkazy. Bude-li proti pojištěnému zahájeno správní nebo trestní řízení v souvislosti se škodnou událostí nebo dozví-li se pojištěný o proti němu zahájeném soudním řízení o náhradě újmy (případně o takovém řízení před jiným příslušným orgánem), musí také bezodkladně

¹⁵⁶ ZÁRYBNICKÁ, J., SCHELLE, K. *Pojištění odpovědnosti za škodu* (historie a současnost). 1. vydání. Ostrava: Key Publishing, 2010, s. 117, 118

¹⁵⁷ KARFÍKOVÁ, M. PŘÍKRYL, V. a kolektiv. *Pojišťovací právo*. Praha: Leges, 2010, s. 311

písemně sdělit, že byla tato řízení zahájena a v případě správního či trestního řízení má navíc povinnost neprodleně pojistitele informovat o jeho průběhu a výsledku.¹⁵⁸

Vzhledem k tomu, že pojistitel má zájem na co nejrychlejším šetření škodné události a zejména pak právní zájem na výsledcích výše zmíněných řízení, jsou povinnosti pojištěného konstruovány jako bezodkladné či neprodlené. Výsledek šetření a soudních, případně dalších řízení je totiž schopen ovlivnit, zda bude poskytnuto pojistitelem pojistné plnění a v jaké výši. Za tím účelem je proto nutná informovanost pojistitele ze strany pojištěného, který pak na základě vyhodnocení těchto informací uděluje pojištěnému pokyny a ten je povinen je respektovat.

Také vůči poškozenému má pojištěný určitou povinnost a tou je bezodkladné doložení údajů nezbytných pro uplatnění práva poškozeného na plnění, jestliže o to bude poškozeným požádán. Minimálně musí doložit údaje o své osobě, o vlastníku vozidla, údaje o pojistiteli, číslo předmětné pojistné smlouvy a státní poznávací značku svého vozidla, jde-li o vozidlo podléhající evidenci vozidel. Jestliže pojištěný tuto povinnost nesplní, nezakládá to bez dalšího pro poškozeného nemožnost domoci se náhrady způsobené újmy. Poškozený má i další možnosti postupu. Např. bude-li znát státní poznávací značku vozidla pojištěného a datum vzniku škody, má možnost obrátit se na Českou kancelář pojistitelů, která mu sdělí informaci o pojistiteli, se kterým pojištěný sjednal k danému datu pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Následně se poškozený se svým nárokem obrátí přímo na tohoto pojistitele.

Specifickou povinností je povinnost pojištěného bezodkladně předložit pojistiteli *společný záznam o nehodě* v situacích, kdy nejsou účastníci nehody povinni oznámit nehodu Policii ČR.¹⁵⁹ Tato povinnost byla do zákona o odpovědnosti z provozu vozidla implementována zákonem č. 278/2009 Sb., o změně zákonů v souvislosti s přijetím zákona o pojišťovnictví. Stejnou povinnost má i poškozený dle § 9 odst. 1 OdpVoz a to při uplatňování svého nároku na plnění vůči pojistiteli či Kanceláři.¹⁶⁰

Jak pojistitel, tak i pojištěný jsou oba zainteresováni na výsledku šetření škodné události a na výsledku případného soudního či jiného sporu, avšak každý

¹⁵⁸ JANDOVÁ, L., VOJTEK, P. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla*. Komentář. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2012, s. 195, 196

¹⁵⁹ Dle § 47 odst. 4 a 5 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, mají účastníci nehody povinnost neprodleně oznámit nehodu policistovi, pokud dojde k usmrcení či zranění osoby, hmotné škodě převyšující zřejmě na některém vozidle včetně přepravovaných věcí částku 100 000 Kč, hmotné škodě na majetku 3. osoby, poškození či zničení součásti nebo příslušenství pozemní komunikace.

¹⁶⁰ ZÁRYBNICKÁ, J., SCHELLE, K. *Pojištění odpovědnosti za škodu* (historie a současnost). 1. vydání. Ostrava: Key Publishing, 2010, s. 113

jiným způsobem. U pojistitele hraje hlavní roli finanční hledisko, neboť právě on bude ve většině případů poskytovat pojistné plnění. Naopak u pojištěného bude hlavní zainteresovanost v osobní rovině, dále pak v existenční rovině a svým způsobem i v rovině finanční. Může se totiž například stát, že způsobí újmu na zdraví či na životě a vyřčení „viny“ ho emočně zasáhne, nebo mu může být v rámci správního řízení udělen zákaz řízení motorových vozidel, což se pro něj v důsledku může stát existenčním problémem a v neposlední řadě může nastat situace, kdy sjednaný limit pojistného plnění nebude dostačující na pokrytí všech prokázaných nároků poškozeným, tudíž bude pojištěný dotčen i po finanční stránce.

Řádné poskytování součinnosti pojištěného je proto velmi důležité nejen pro včasné a efektivní řešení škodných událostí, které pak vede k dosažení odškodnění na straně poškozeného, ale je důležité i pro účinnou ochranu pojištěného v rozsahu, v jakém předmětnou újmu nezpůsobil, čímž bude posléze ovlivněna výše pojistného plnění poskytnutého pojistitelem poškozenému.

Pokud pojištěný poruší bez zřetele hodného důvodu povinnost poskytnout součinnost dle § 8 odst. 1, 2 a 3 OdpVoz a současně tím ztíží pojistiteli možnost řádného šetření škodné události, vzniká pojistiteli postižní právo vůči pojištěnému, který tak musí uhradit to, co pojistitel za něho plnil.¹⁶¹

5. 2 Výluky z pojištění

Pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla má v zásadě pokrývat co nejširší okruh újem, které vzniknou v souvislosti s dopravními nehodami a to zejména z důvodu poskytnutí možnosti dosažení odškodnění poškozenému, ale také z důvodu využití dobrodiní tohoto pojištění provozovatelem vzhledem k nebezpečnosti činnosti, jíž je provoz silničního vozidla. Neznamena to však, že se odškodňuje prostřednictvím pojistného plnění každá újma vzniklá při provozu vozidla, za kterou odpovídá pojištěný. Pojistitel je povinen za pojištěného plnit újmu způsobenou poškozenému jen tehdy, budou-li splněny zákonem stanovené podmínky.

Jak už bylo řečeno výše, v některých situacích tedy pojistitel újmu způsobenou provozem pojištěného vozidla nehradí. Ty upravuje ustanovení § 7 OdpVoz a taxativně určuje, o které tzv. výluky z pojištění se jedná.

Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla je pojato tak, že se primárně vztahuje na nároky osob, které byly poškozeny v souvislosti s provozem vozidla

¹⁶¹ JANDOVÁ, L., VOJTEK, P. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla*. Komentář. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2012, s. 199

pojištěného. Proto ustanovení § 7 odst. 1 v písmenech a) až c) a f) OdpVoz uvádí jako první okruh výluk újmy, které při dopravní nehodě utrpí osoba, jejíž odpovědnost za škodu je pojištěna, a újmy, které je pojištěný povinen nahradit svému manželu, případně osobám žijícím s ním v době vzniku újmy ve společné domácnosti. Dle těchto ustanovení tedy řidič vozidla nemá vůbec žádný nárok na plnění, jelikož se výluka týká jak újmy způsobené přímo jeho osobě, tak i škody na jeho vozidle, jehož provozem byla způsobena škoda, a škody na věcech v něm přepravovaných (výjimku tvoří škoda na věci, kterou měla přepravovaná osoba na sobě či při sobě), nemá nárok ani na úhradu nákladů vzniklých poskytnutím léčebné péče, dávek nemocenského pojištění nebo důchodů z důchodového pojištění v důsledku jím utrpěné újmy na zdraví nebo usmrcením. Jeho blízkým osobám se hradí pouze újma na zdraví či usmrcením a ušlý zisk, souvisí-li s nimi.¹⁶²

Druhým okruhem jsou pak výluky, které se vztahují na újmy vzniklé za specifických okolností. Na ty pamatují ustanovení § 8 odst. 1 písmena d), e), g) a h) OdpVoz). Jedná se o situace, kdy vznikne škoda mezi vozidly jízdní soupravy, skládající se z motorového a přípojného vozidla (případně i na věcech jimi přepravovaných), nejedná-li se o škodu způsobenou provozem jiného vozidla; hradí se pouze újma na zdraví a usmrcením. Dále jde o situace, kdy k újmě došlo manipulací s nákladem stojícího vozidla; v tom případě nemá pojištěný nárok na žádné plnění. Specifickou situací je také účast pojištěného vozidla na organizovaném motoristickém závodě či soutěži, kdy v případě způsobení újmy provozem vozidla dojde k její úhradě pojistitelem pouze, pokud měl řidič vozidla při tomto závodě povinnost dodržovat pravidla silničního provozu. Poslední asi nejméně pravděpodobnou situací je způsobení újmy provozem vozidla při teroristickém činu nebo válečné události. Ani zde pojistitel takto vzniklou škodu hradit nebude.¹⁶³

Ustanovení § 8 odst. 2 a 3 OdpVoz. pak řeší situace, při nichž pojistitel za určitých podmínek hradí vzniklou újmu. Jde o případy, při nichž provozovatel utrpěl újmu na zdraví jako spolujezdec třetí osoby řídící jeho vozidlo a o případy újmy způsobené vlastníku při střetu jeho vozidel. V prvním případě má provozovatel vozidla nárok na náhradu újmy na zdraví a usmrcením a nárok na

¹⁶² JANDOVIČ, L., VOJTEK, P. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla*. Komentář. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2012, s. 185

¹⁶³ § 8 odst. 1 písmeno d), e), g), h) zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, ve znění pozdějších předpisů

náhradu nákladů vynaložených na péči hrazenou z veřejného zdravotního pojištění a regresního nároku. V druhém případě jsou vlastníku vozidla pojistitelem hrazeny veškeré jeho nároky na náhradu vzniklé újmy, ale pouze pokud na vzniku škodné události měli podíl osoby odlišné od samotného vlastníka vozidel a zároveň vozidlo, na němž byla způsobena škoda, nesmí provozovat vlastník vozidla.¹⁶⁴

5.3 Regresní právo vůči pojištěnému

Regresním právem se rozumí právo pojistitele na úhradu vyplacené částky poškozenému, které má v určitých zákonem vyjmenovaných případech vůči pojištěnému. Dle autorů komentáře k zákonu o odpovědnosti z provozu vozidla Jandové a Vojtka však „není právem na náhradu škody, nýbrž zvláštním originární právem proti pojištěnému na náhradu toho, co za něho pojistitel plnil. Může být uplatněno vůči komukoliv, kdo za škodu z jakéhokoliv titulu odpovídá a kdo zároveň naplnil zákonné důvody pro vznik regresu podle ustanovení § 10 odst. 1 písmen a) až f), kryje-li pojištění odpovědnost kterékoliv osoby, která při provozu vozidla nastala.“¹⁶⁵ Smyslem regresního práva je ochránit pojistitele před nepřipustným počínáním pojištěného, které je ve svém důsledku postihnuto právě tím, že pojištěný se sám podílí na úhradě újmy.

Podle mého názoru je toto řešení spravedlivé, jelikož ve velké většině případů, na něž se regresní právo pojistitele vztahuje, dochází nevhodným jednáním pojištěného buď ke ztížení řádného šetření škodné události, což může vést k vyšším nákladům na straně pojistitele a k průtahům vyřízení této záležitosti, ba dokonce jeho nevhodné jednání vede k povinnosti pojistitele plnit poškozenému, i když jinak by povinen nebyl nebo alespoň ne v takovém rozsahu. Jako příklad uvedu následující situaci. Pojištěný provozem svého vozidla způsobí újmu dalšímu účastníku provozu. V následném řízení o náhradě škody nepostupuje v souladu s pokyny pojistitele, nevystupuje ve sporu aktivně, což v důsledku vede k vydání rozsudku pro uznání. Za těchto okolností by přece nebylo spravedlivé, aby finanční zátěž nesl pojistitel a to i přesto, že by v případě pokračování sporu byly nároky poškozeného i tak uznány.

¹⁶⁴ JANDOVÁ, L., VOJTEK, P. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla*. Komentář. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2012, s. 185, 186

¹⁶⁵ JANDOVÁ, L., VOJTEK, P. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla*. Komentář. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2012, s. 225

Nyní se vrátíme zpět k jednotlivým případům, v nichž má pojistitel regresní právo. Důkazní břemeno je na straně pojistitele, který musí prokázat, že se jedná o zákonem vyjmenované případy. Prvním z nich je způsobení újmy pojištěným úmyslně. Zákon o odpovědnosti z provozu vozidla dále nevymezuje pojem „úmysl“, je proto potřeba vyjít z definice, kterou používá trestní zákoník či literatura a judikatura.¹⁶⁶ Regresní právo zde vzniká i naproti tomu, že NOZ v ustanovení § 2779 stanoví povinnost pojistiteli uzavřít pojistnou smlouvu tak, aby mu povinnost poskytnout pojistné plnění vznikla i za předpokladu, že újma byla způsobena úmyslným jednáním pojistníka, pojištěného nebo jiné osoby. To ovšem neznamena, že nemůže požadovat zpětně uhrazení vyplaceného pojistného plnění po pojištěném na základě ustanovení § 10 odst. 1 písmena a) OdpVoz.

Další případy se týkají povinností, které pojištěnému při provozu vozidla stanoví zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Konkrétně se jedná o porušení základní povinnosti při provozu na pozemní komunikaci, kdy toto porušení musí být v příčinné souvislosti se vznikem újmy, za kterou pojištěný odpovídá; o neoprávněné použití vozidla, při jehož provozu byla způsobena škoda¹⁶⁷, dále se jedná o nesplnění povinnosti sepsat bez zbytečného odkladu společný záznam o dopravní nehodě nebo tuto dopravní nehodu ohlásit, kdy je další podmínkou, že tak neučinil bez zřetele hodného důvodu a že tímto jednáním ztížil možnost řádného šetření škodné události pojistitelem; a o odmítnutí (jako řidiče vozidla) podrobit se bez zřetele hodného důvodu dechové zkoušce na výzvu příslušníka Policie ČR. Pokud pojistitel tyto skutečnosti prokáže, vzniká mu regresní právo.¹⁶⁸

Posledním a v některých situacích o to více důležitým případem, je nesplnění povinností uložených pojištěnému v ustanovení § 8 odst. 1, 2 a 3 OdpVoz, které můžeme shrnout jako povinnost poskytnout celkovou součinnost při šetření škodné události.¹⁶⁹ Zejména pak neohlášení škodné události, která by mohla zakládat právo poškozeného na výplatu pojistného plnění, může za určitých okolností znamenat vznik regresního práva pojistitele, a proto je v zájmu

¹⁶⁶ Blíže k tomu viz. kapitola 2.3.4 Zavinění

¹⁶⁷ Oprávnění řídit motorové vozidlo má pouze osoba, která je držitelem příslušného řidičského oprávnění, dále žadatel o řidičské oprávnění, který se pod dohledem instruktora autoškoly podrobuje výcviku v řízení motorového vozidla nebo skládá zkoušku z řízení motorového vozidla či se připravuje na přezkoušení či skládá zkoušku v rámci tohoto přezkoušení.

¹⁶⁸ Srov. § 10 odst. 1 zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, ve znění pozdějších předpisů

¹⁶⁹ Blíže viz. kapitola 5.1.2 Povinnosti pojištěných

pojištěného důsledně dodržovat nejen tuto povinnost, ale i všechny ostatní povinnosti uložené mu zákonem. Např. se pojištěný na místě dopravní nehody oprávněně domnívá, že k pojistné události nedošlo, jelikož poškození vozidel se zdá být zanedbatelné a bezprostředně po havárii nepocítuje žádný z účastníků jakékoliv zdravotní potíže. Opak se však může stát pravdou. Není vůbec neobvyklé, že s odstupem času se z těchto zdánlivých banalit stane skutečná újma. Při opravě v autoservisu se může ukázat závažnější závada, kterou na místě nehody nebylo možné zjistit nebo se můžou až po pár týdnech projevit vážná poškození zdraví, jako například poškození krční páteře.¹⁷⁰

Kromě výše uvedených případů stanovených zákonem, za kterých vzniká pojistiteli regresní právo vůči pojištěnému, mohou další případy stanovit též všeobecné pojistné podmínky pojistitele. Může se tak stát, že povinnost uhradit vyplacenou částku na pojistné plnění poškozenému, bude mít pojištěný i v souvislosti s případným řízením o náhradě škody či jiným řízením, zejména pokud v něm nevystupuje aktivně, umožní vydání rozsudku pro zmeškání či pro uznání, nepodá v odvolací lhůtě včas opravný prostředek proti rozhodnutí soudu, které se týká náhrady škody nebo bez souhlasu pojistitele uzavře soudní smír či se zaváže k náhradě promlčené pohledávky.¹⁷¹

5.4 Nárok poškozeného na pojistné plnění

Právu pojištěného, aby za něj pojistitel uhradil poškozenému újmu, kterou mu způsobil pojištěný provozem vozidla, odpovídá právu poškozeného primárně uplatnit svůj nárok na plnění u příslušného pojistitele. Pojistné plnění má tedy z pohledu poškozeného formu náhrady újmy způsobené mu provozem vozidla, z hlediska pojistitele se však nejedná o plnění z titulu jeho povinnosti k náhradě újmy, neboť osobou povinnou k její náhradě je pojištěný. Pojistné plnění poskytnuté poškozenému je tak plněním z titulu pojistné smlouvy o odpovědnosti z provozu vozidla uzavřené mezi pojistitel a pojištěným.

Předchozí právní úprava obsažená ve vyhlášce č. 492/1991 Sb., kterou se stanoví rozsah a podmínky zákonného pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla, a která byla účinná do 31. 12. 1991,

¹⁷⁰ ZÁRYBNICKÁ, J., SCHELLE, K. *Pojištění odpovědnosti za škodu* (historie a současnost). 1. vydání. Ostrava: Key Publishing, 2010, s. 119

¹⁷¹ Viz. například Všeobecné pojistné podmínky pro pojištění vozidel České pojišťovny, dostupné na: <http://www.ceskapojistovna.cz/documents/10262/50010/pojisteni-vozidla-pp.pdf>

vycházela z tradičních vztahů při pojištění odpovědnosti. Tzn., že zakládala odpovědné osobě právo, aby pojistitel za ni poskytl poškozenému pojistné plnění, naproti tomu poškozenému přímý nárok proti pojistiteli přiznávala jen za výjimečných okolností a to, byla-li škoda způsobena neznámým motorovým vozidlem. Teprve zákon o odpovědnosti vozidla tento princip prolomil a v ustanovení § 9 odst. 1 zakládá poškozenému přímý nárok na plnění proti pojistiteli škůdce.¹⁷²

Jde o originární právo, které je odvozeno od právního vztahu mezi pojistitelem a pojištěným škůdce, ale které nemá povahu nároku na náhradu újmy. Je nutné rozlišovat mezi právem poškozeného na náhradu újmy proti škůdci a originárním právem poškozeného na výplatu plnění za pojištěného škůdce pojistitelem. Pojistitel totiž nenastupuje na místo pojištěného jako odpovědná osoba, nýbrž je pouze povinen ze něj plnit, pokud poškozený vůči němu uplatnil své právo na plnění a to na základě pojistné smlouvy uzavřené mezi pojistitelem a pojištěným.¹⁷³

Stejné originární právo na plnění má poškozený vůči České kanceláři pojistitelů, jedná-li se o situace, kdy se poškozený nemůže z nějakých důvodů domoci náhrady újmy proti odpovědnostnímu pojistiteli nebo proti samotnému škůdci, nebo kdy dosažení tohoto plnění je pro poškozeného obtížné. Na tyto situace pamatují ustanovení § 24, 24a a 24b OdpVoz a blíže o nich bude pojednáno v kapitole 5.5 této práce. V případě, že poškozenému vznikne právo obrátit se s uplatněním svého nároku na plnění na Kancelář, poskytne Kancelář plnění z garančního fondu, který byl za tímto účelem zřízen.

Jednotlivé nároky, na které má poškozený vůči pojištěnému nárok z pojištění odpovědnosti z provozu vozidla a které je pojistitel povinen uhradit za pojištěného, jsou upraveny v ustanovení § 6 odst. 2 a 4 OdpVoz. Tyto nároky hradí pojistitel dle pravidel NOZ, který se užije pro určení jejich rozsahu a výše. Pro výši nároku je rozhodující nejen modifikace rozsahu plnění dle § 6 odst. 3 OdpVoz, ale také rozsah povinnosti pojištěného k náhradě újmy. V první řadě musí být tedy zjištěno a posouzeno, zda je založena pojištěnému povinnost k náhradě újmy dle občanského zákoníku a v jakém rozsahu je založena, teprve od toho se pak odvíjí přímý nárok poškozeného vůči pojistiteli.

¹⁷² KARFÍKOVÁ, M. PŘIKRYL, V. a kolektiv. *Pojišťovací právo*. Praha: Leges, 2010, s. 313

¹⁷³ JANDOVÁ, L., VOJTEK, P. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla*. Komentář. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2012, s. 204

I přesto, že zákon o odpovědnosti z provozu vozidla odkazuje při určení rozsahu plnění na NOZ, vymezuje zároveň 4 okruhy případů plnění. Hradí se tedy:

- újma na zdraví či usmrcením,
- škody na věci,
- ušlý zisk,
- některé náklady spojené s právním zastoupením.¹⁷⁴

Samostatně pak stojí úhrada nákladů zdravotní pojišťovny vynaložených na zdravotní péči poskytnutou poškozenému, úhrada regresní náhrady v rámci nemocenského pojištění a úhrada nákladů hasičského záchranného sboru či jednotek dobrovolných hasičů.

Těmto okruhům budou věnovány následující podkapitoly a to s největším důrazem na újmy na zdraví či usmrcením, jelikož v souvislosti s rekodifikací soukromého práva byla právě tato oblast nejvíce dotčena změnami.

Otázkou povinnosti k náhradě škody jsme se zabývali již v kapitole 2 Vývoj odpovědnosti za škodu, kde byla škoda nebo nemajetková újma řešena v rámci předpokladů nutných ke vzniku povinnosti nahradit újmu, a to konkrétně v podkapitole 2.3.2 této práce. Těmi se zde již znovu zabývat nebudeme. Pro tuto část práce jsou důležitá zejména ustanovení § 2951 až 2971 NOZ upravující způsob a rozsah náhrady újmy, na které odkazuje ustanovení § 6 odst. 2 OdpVoz v souvislosti s nárokem poškozeného na pojistné plnění.

Budeme-li nejprve hovořit o rozsahu náhrady, zjistíme, že přijetím nového občanského zákoníku došlo k zásadní změně v jeho pojetí, jelikož osnova zákona se odklonila od do nedávna uplatňované zásady, dle které se škoda primárně hradila v penězích a nově byla formulována zásada, která dává přednost náhradě škody uvedením v předešlý stav a teprve v případě, že to není dobře možné nebo pokud o to poškozený požádá, nastupuje odškodnění formou peněžního vyrovnání. I v případě nemajetkové újmy se předpokládá její náhrada přiměřeným zadostiučiněním v penězích, jen pokud jiný způsob zadostiučinění nezajistí skutečně a dostatečně účinné odčinění této újmy. Další zásadou je, že se v první řadě hradí škoda na majetku skládající se ze dvou složek, a to ze skutečné škody a

¹⁷⁴ JANDOVÁ, L., VOJTEK, P. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla*. Komentář. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2012, s. 93

ušlého zisku.¹⁷⁵ Nemajetková újma se hradí pouze v případě, že povinnost k její náhradě byla výslovně ujednána nebo stanoví-li to zvláštní zákon. V souvislosti s náhradou újmy způsobené provozem vozidla je povinnost k náhradě nemajetkové újmy stanovena v ustanovení § 6 odst. 2 písmeno a) OdpVoz.¹⁷⁶

Výši náhrady škody lze obecně přiměřeně snížit moderačním právem soudu, a to z důvodů zvláštního zřetele hodných. Tyto důvody zohledňují zejména, jak ke škodě došlo, osobní a majetkové poměry škůdce i poškozeného. Pokud byla škoda způsobena úmyslně nebo pokud byl škůdcem odborník určitého stavu či povolání, soud náhradu škody nesníží.¹⁷⁷

V případě přiměřeného zadostiučinění se pak do výše náhrady újmy musí také promítnout i další okolnosti, např. zda byla újma způsobena použitím lsti či pohružky, zda byly účinky újmy násobeny uváděním ve veřejnou známost, zda byl poškozený diskriminován z důvodu svého pohlaví, etnického původu apod. V těchto případech musí být výše zadostiučinění úměrně zvýšena.¹⁷⁸ Zvláštní okolnosti, za nichž škůdce způsobil újmu protiprávním činem (např. porušením důležité právní povinnosti z hrubé nedbalosti, úmyslným způsobením újmy z touhy ničit či ublížit) v případě nemajetkové újmy upravuje též ustanovení § 2971 NOZ, které stanoví, že tento škůdce nahradí nemajetkovou újmu nejen poškozenému, ale i dalším osobám, které tuto újmu důvodně pocítují jako vlastní neštěstí a to nelze odčinit jinak.

Nově ustanovení § 2956 NOZ také stanoví jako součást nemajetkové újmy způsobené na přirozených právech člověka i způsobené duševní útrapy, které je škůdce rovněž povinen nahradit.

5.4.1 Náhrady při ublížení na zdraví a při usmrcení

Náhrady při ublížení na zdraví a při usmrcení jsou upraveny v ustanovení § 2958 až 2968 NOZ. Základním nárokem poškozeného je náhrada nemajetkové újmy za vytrpěné bolesti (tzv. bolestné) a další nemajetkové újmy, případně i za ztížení společenského uplatnění, které má škůdce povinnost odčinit peněžitou náhradou. „*Za bolest se považuje každé tělesné a duševní strádání způsobené*

¹⁷⁵ Blíže viz. Kapitola 2.3.2

¹⁷⁶ Důvodová zpráva k zákonu č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, s. 576. Dostupné z Beck-online [databáze] [citováno dne 10. 8. 2014]

¹⁷⁷ § 2953 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník

¹⁷⁸ Nový občanský zákoník. *Nemajetková újma*. [online] [citováno dne 12. 8. 2014] Dostupné na: <http://obcanskyzakonik.justice.cz/nahrada-ujmy/konkretni-zmeny/nemajetkova-ujma/>

újmou na zdraví osobě, která tuto škodu utrpěla. Ztížením společenského uplatnění pak rozumíme újmy na zdraví, které jsou trvalého rázu a mají prokazatelný vliv na uplatnění poškozeného v životě a ve společnosti, zejména na uspokojování jeho životních a společenských potřeb, včetně výkonu dosavadního povolání, dalšího vzdělávání a možnosti uplatnit se v životě rodinném, politickém, kulturním a sportovním.¹⁷⁹ Hodnocení bolesti v sobě tak zahrnuje nejen bolest jako takovou, ale také určitou míru nepohodlí, stresu či obtíží spojených s utrpenou zdravotní újmou v rozsahu, v jakém to s danou bolestí z povahy věci souvisí (tzv. bolest v širším smyslu).

Dosavadní právní úprava byla v této oblasti postavena na systému vyčíslení nároků přepočtem zdravotní újmy na peněžitou částku prostřednictvím lékařského posudku, který se opíral o podzákonným předpisem vypracovanou metodiku, založenou na snaze, co nejpřesněji určit diagnózu či omezení, k nimž vztahuje určité bodové hodnocení převoditelné již přímo na peníze. Dosud tedy lékař ve znaleckém posudku stanovil charakter újmy na zdraví a podle pravidel stanovených ve vyhlášce určil, kolik na ni připadá bodů, přičemž jeden bod měl hodnotu 120 Kč. Tímto podzákonným právním předpisem byla *vyhláška Ministerstva zdravotnictví č. 440/2001 Sb., o odškodnění bolesti a ztížení společenského uplatnění, ve znění pozdějších předpisů*.

Tento tabulkový systém odškodňování zrušil počátkem roku 2014 nový občanský zákoník, který tím sleduje nový trend v odškodňování založený na individualizaci dopadu škody. Tzn., že nově se bude posuzovat jinak újma vzniklá na zdraví poškozeného např. zlomením nohy v situaci, kdy se bude jednat o fotbalistu, který je vrcholovým sportovcem a jinak se bude tato újma posuzovat, pokud půjde o úředníka banky či nějakého úřadu, což se samozřejmě odrazí především v konečné výši náhrady, kterou určí soud. Bude tedy na vlastním uvážení soudu jakou náhradu dotyčnému poškozenému přisoudí, ve svém rozhodování již nebude omezován tzv. tabulkovou vyhláškou, limitován bude pouze zásadami slušnosti a kritériem plného odškodnění vytrpěné bolesti a další nemajetkové újmy a nahrazení ztížení společenského uplatnění.¹⁸⁰

¹⁷⁹ JANDOVIČ, L., VOJTEK, P. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla*. Komentář. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2012, s. 100

¹⁸⁰ ŠKARPICHOVÁ, J., ŠKVOROVÁ, V. *Náhrada škody na zdraví od 1. 1. 2014*. [online] [citováno dne 18. 8. 2014] Dostupné na: <http://www.skvorova-ak.cz/cs/novinky/nahrada-skody-na-zdravi-od-1-1-2014>

I přesto, že zrušení bodového hodnocení je určitě velmi vítanou změnou, už jen proto, že pomocí volné úvahy soudců a subjektivního názoru poškozeného bude možné lépe promítnout veškeré konkrétní skutečnosti do výše náhrady újmy, mohla by se však tato situace stát i problémem vyvstávajícím zejména z neurčitosti nebo spíše neexistenci pravidel pro určení výše odškodnění.

Někteří soudci začali pocítovat potřebu tabulek, vzorců nebo klíčů, a proto se soudní praxe shodla na zásadách, podle nichž bude v případě určení výše odškodnění postupováno. Výsledkem této shody je *Metodika Nejvyššího soudu k odškodňování nemajetkových újem* podle § 2958 NOZ, na které se podíleli nejen soudci Nejvyššího soudu, ale také Společnost medicínského práva a další odborníci na tuto problematiku.¹⁸¹

Metodika nemá závazný charakter ani pro justici (zejména soudy nižších stupňů, které budou převážně spory o odškodnění újem na zdraví rozhodovat), ani pro škůdce, poškozené, pojistitele či jiné subjekty na náhradě újmy zainteresované. Jedná se o doporučující pomůcku, na jejíž podstatě se shodla odborná veřejnost. Ve své podstatě vychází ze systému a klasifikace poškození zdraví jaký byl stanoven vyhláškou č. 440/2001 Sb., přičemž tento systém metodika upravuje, aby vyhovoval sociálním a celospolečenským potřebám.¹⁸²

Druhým základním nárokem stanoveným v ustanovení § 2959 NOZ je náhrada újmy při usmrcení nebo zvlášť závažném ublížení na zdraví. Dojde-li k těmto následkům vinnou škůdce, má škůdce povinnost peněžitou náhradou odčinit duševní útrapy manželů, rodičů, dítěti nebo jiné osobě blízké. Zde dochází k výraznému rozšíření okruhu osob, kterým má být poskytnuta peněžní náhrada. Nově se tak toto ustanovení vztahuje kromě manžela, dětí a rodičů na všechny jiné blízké osoby bez ohledu, zda žili s poškozeným ve společné domácnosti či nikoliv. To však není jedinou novinkou, kterou NOZ přináší. Zásadní změnou je zejména zrušení poskytnutí jednorázového odškodnění vyjmenovaným pozůstalým, které bylo v dosavadním občanském zákoníku stanoveno fixní částkou.¹⁸³

¹⁸¹ JANDOVÁ, L. *Metodika Nejvyššího soudu k odškodňování nemajetkových újem je na světě!* Pojistný obzor. [online] [citováno dne 19. 8. 2014] Dostupné na: <http://www.pojistnyobzor.cz/Clanek/>

¹⁸² Viz. tamtéž

¹⁸³ Dříve tak manželovi, každému dítěti, každému rodiči a každé osobě blízké žijící ve společné domácnosti náležela částka 240 000 Kč, každému sourozenci 175 000 Kč rodiči při ztrátě nenarozeného dítěte 85 000 Kč.

Nyní se přihlíží k subjektivnímu názoru pozůstalých osob na výši újmy, soudce může zohlednit veškeré okolnosti případu a určit tak spravedlivou peněžitou náhradu, která plně vyváží jejich utrpení a nelze-li ji takto určit, stanoví se podle zásad slušnosti.

V souvislosti s újmou způsobenou na zdraví a usmrcením zakládá NOZ několik dalších dílčích nároků. Těmi jsou náklady spojené s péčí o zdraví, náklady pohřbu a peněžité dávky.

Náklady spojené s péčí o zdraví zahrnují nejen náklady na péči o jeho zdraví, ale i na péči o jeho samého a na péči o jeho domácnost. Ustanovení § 2960 NOZ stanoví jako podmínku, že se musí jednat o účelně vynaložené náklady, které se hradí tomu, kdo je vynaložil. Tzn., že tyto náklady nemusí vzniknout samotnému poškozenému, ale např. jeho partnerovi, který se o něho v době léčení staral. Oproti dosavadní úpravě v ustanovení § 449 občanského zákoníku tyto náklady ustanovení § 2960 NOZ rozšiřuje a také nově stanoví, aby byla škůdcem poskytnuta na tyto náklady přiměřená záloha.¹⁸⁴

Na náhradu nákladů pohřbu má ten, kdo je vynaložil, vůči škůdci nárok pouze v takovém rozsahu, ve kterém nebyly uhrazeny veřejnou dávkou podle zvláštního právního předpisu.

„Peněžité dávky“ je souhrnné označení pro náhradu za ztrátu na výdělku po dobu pracovní neschopnosti poškozeného, pro náhradu za ztrátu po skončení pracovní neschopnosti, případně při invaliditě, pro náhradu osobě, u níž v domácnosti či v závodu nemůže již poškozený bezplatně pracovat, pro náhradu za ztrátu na důchodu a pro náhradu nákladů na výživu pozůstalým v případě usmrcení poškozeného. Formou těchto náhrad je peněžitý důchod.¹⁸⁵

5.4.2 Náhrada při poškození věci

Dalším nárokem poškozeného je náhrada při poškození věci. Dle ustanovení § 6 odst. 2 písmeno b) OdpVoz se poškozenému hradí škoda vzniklá poškozením, zničením nebo ztrátou věci, jakož i škoda vzniklá odcizením věci, pozbyla-li fyzická osoba schopnost ji opatrovat. Touto věcí může být jak samotný dopravní prostředek, tak i další věci poškozeného, které byly v souvislosti s dopravní nehodou poškozeny, zničeny či ztraceny (případně odcizeny, pokud poškozený pozbyl schopnost je opatrovat).

¹⁸⁴ Srov. § 2960 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník

¹⁸⁵ Srov. § 2962 až 2968 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník

Škodou se rozumí újma, která nastala v majetkové sféře poškozeného, a je objektivně vyjádřitelná penězi. Skutečnou škodou na věci je nutno rozumět takovou újmu, která znamená zmenšení majetkového stavu poškozeného oproti stavu před škodnou událostí a představuje majetkové hodnoty, jež je třeba vynaložit k uvedení věci do předešlého stavu.¹⁸⁶

Při určení rozsahu a výše škody na věci jsme stejně jako u újmy na zdraví či usmrcením odkázáni na ustanovení NOZ. Stejně jako doposud je východiskem obvyklá cena věci, kterou má věc v době poškození (tzv. časová cena). Výše ceny je tedy dána rozdílem mezi hodnotou věci před poškozením, tj. její obvyklou tržní cenou, a její sníženou hodnotou po poškození. Nově je však v ustanovení § 2969 odst. 1 NOZ stanoveno, že současně musí být zohledněno i to, co poškozený musí vynaložit k obnovení nebo nahrazení funkce poškozené věci.¹⁸⁷

Nová úprava v podstatě říká, že nehradíme skutečnou škodu, ale financujeme proces, kterým se věc vrací do stavu před poškozením. Náklady pak mohou být vyšší, než je časová cena. Ale i toto pravidlo má své limity, které spočívají zejména ve faktické možnosti věc opravit a dále v tzv. ekonomické racionalitě. Požadavek návratu do původního stavu musí být ekonomicky racionálně proveditelný, jinými slovy náklady na opravu nesmí být ekonomicky nesmyslné v porovnání například s možností pořídit si poškozenou věc znovu a musí být vynaložené účelně.¹⁸⁸

Specifickým případem je pak nová povinnost k náhradě ceny zvláštní obliby upravená v ustanovení § 2969 odst. 2 NOZ. Tuto povinnost má škůdce, způsobil-li škodu na věci ze svévole či ze škodolibosti. Důvodová zpráva k NOZ k tomu uvádí, že jsou to „*kvalifikované případy vystupňovaného úmyslu*“. Při svévoli má škůdce potěšení z toho, že škodí, přičemž osoba poškozeného je mu lhostejná; u škodolibosti má naopak potěšení z toho, že způsobí škodu určité konkrétní osobě. Proto je v těchto případech poškozenému umožněno, aby dosáhl

¹⁸⁶ Podrobně se vymezením pojmu škoda zabývám v kapitole 1.3.2, kde uvádím i některou judikaturu v této souvislosti, a v kapitole 2.5 se pak zabývám poškozenými, zničenými, ztracenými a odcizenými věcmi v souvislosti s provozem dopravních prostředků.

¹⁸⁷ Důvodová zpráva k zákonu č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, s. 577

¹⁸⁸ NOVÁKOVÁ, E. *Co nového přinese nový občanský zákoník v odpovědnosti za škodu?* [online] [citováno dne 22. 8. 2014] Dostupné na: <http://www.opojisteni.cz/ekonomika/co-noveho-prinese-novy-obcansky-zakonik-v-oblasti-odpovednosti-za-skodu/>

takové náhrady, která odpovídá mimořádné ceně reflektující v sobě zejména osobní vztah poškozeného k této věci.¹⁸⁹

Zvláštní pravidlo je stanoveno také v případě náhrady při poranění zvířete. Zde má poškozený nárok na úhradu účelně vynaložených nákladů na léčení, které nejsou limitovány obvyklou cenou zvířete, ale výší nákladů, jaké by v podobné situaci vynaložil každý rozumný chovatel.

Nejčastějším příkladem škody na věci v souvislosti s dopravní nehodou je škoda vzniklá na vozidle. Proto zde jako příklad pro vysvětlení stanovení výše náhrady při poškození věci uvedu názor Ústavního soudu, jenž ve svém nálezu řeší situaci právě škody vzniklé na vozidle a její náhradu.

Tímto nálezem je nález Ústavního soudu ze dne 12. 3. 2008, sp. zn. II. ÚS 2221/07, který vyslovil následující právní názor: *„Je-li za škodu považována újma, která nastala v majetkové sféře poškozeného, a její výše je dána rozdílem mezi majetkovým stavem poškozeného před a po poškození, musí i rozsah náhrady škody zohlednit výši všech nutných prostředků, které byl poškozený nucen vynaložit k obnovení původního majetkového stavu, v daném případě k opravě vozidla tak, aby bylo z technického hlediska stejně provozuschopné jako před škodnou událostí. Pokud obnovení původního majetkového stavu není možné jinak než za použití nových náhradních dílů, oprava byla provedena účelně a směřovala jen k odstranění následků škodné události, nelze přenášet povinnost k úhradě nákladů na uvedení věci do původního stavu na poškozeného a neodůvodněně jej znevýhodňovat oproti škůdci. Je třeba přihlídnout i k tomu, že v případě havarovaného vozidla, byť opraveného novými díly, je jeho skutečná hodnota vždy nižší než původní hodnota použitého vozidla. V neposlední řadě je třeba vzít v úvahu i to, že poškozenému ono diskutabilní tzv. "zhodnocení" vozidla v podstatě bylo protiprávním jednáním vnuceno. V důsledku škodné události se tak dostává do situace, kdy ačkoliv na rozdíl od viníka škody si počínal v souladu s právem (v konkrétním případě neporušil dopravní předpisy), je nucen vynaložit ze svého značnou částku na to, aby své vozidlo mohl vůbec používat jako před škodnou událostí.“*¹⁹⁰

¹⁸⁹ Důvodová zpráva k zákonu č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, s. 578. Dostupné z Beck-online [databáze] [citováno dne 23. 8. 2014]

¹⁹⁰ Nález Ústavního soudu ze dne 12. března 2008, sp. zn. II. ÚS 2221/07. Dostupné z Beck-online [databáze] [citováno dne 23. 8. 2014]

I přesto, že tento právní názor byl Ústavním soudem zaujat ještě dlouho před účinností nového občanského zákoníku, je použitelný i v současnosti, jelikož se ve své podstatě ztotožnil s ustanovením § 2969 odst. 1 NOZ a já osobně s tímto názorem plně souhlasím. Nevidím spravedlnost v tom, považovat náklady na obnovení funkce, ať už poškozeného vozidla či jakékoliv jiné věci, za bezdůvodné obohacení a snižovat o tuto hodnotu výše náhrady škody, na kterou má poškozený nárok. Pokud ovšem tyto náklady byly nezbytné a účelné.

5.4.3 Náhrada ušlého zisku

Vedle skutečné škody se poškozenému hradí i to, co mu ušlo (ušlý zisk). Jde o majetkovou újmu, která nastala v majetkové sféře poškozeného a je objektivně vyjádřitelná všeobecným ekvivalentem, tj. penězi. Na rozdíl od skutečné škody, která znamená snížení stávajícího majetkového stavu poškozeného, rozumí se ušlým ziskem újmy spočívající v tom, že u poškozeného nedojde v důsledku škodné události k rozmnožení majetkových hodnot, ač se to dalo očekávat s ohledem na pravidelný běh věcí. Toto vymezení pojmu ušlý zisk vychází z rozhodovací praxe soudů, ale také z teoretických názorů odborníků z oblasti práva. Nároky na náhradu ušlého zisku a skutečné škody stojí vedle sebe zcela samostatně, jelikož oba mohou vzniknout v důsledku téže škodné události, a proto také existence skutečné škody není předpokladem vzniku ušlého zisku a naopak.¹⁹¹

„Pro výši ušlého zisku je rozhodující, jakému prospěchu, k němuž mělo reálně dojít, zabránilo jednání škůdce (škodní událost), tedy konkrétně o jaký reálně dosažitelný (nikoliv hypotetický) prospěch poškozený přišel.“¹⁹²

Pro naše účely v souvislosti s nároky pojištěných z pojištění odpovědnosti z provozu vozidla může být příkladem rozhodnutí Nejvyššího soudu ze dne 24. Května 2001, které řeší situaci, kdy došlo ke škodě vzniklé poškozením vozidla cestou k obchodní schůzce. Ze skutkových zjištění vyplynulo, že bezprostřední příčinou ušlého zisku žalobce byla okolnost, že nedošlo k uzavření smluv, na jejichž základě měl získat určitý prospěch; nedostavil se totiž na obchodní schůzku k tomu nezbytnou. Dále není pochyb o tom, že žalobce se hodlal této

¹⁹¹ JANDOVIČ, L., VOJTEK, P. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla*. Komentář. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2012, s. 117-119

¹⁹² ŠVESTKA, J., SPÁČIL, J. a kolektiv. *Občanský zákoník I. § 1 – 459*. Komentář. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2008, s. 1139

schůzky zúčastnit, avšak zabránilo mu v tom poškození vozidla při dopravní nehodě zaviněné žalovaným právě při cestě do určeného místa.

Právní věta Nejvyššího soudu pak zněla: „*Znemožní-li škůdce zaviněným poškozením vozidla poškozenému, aby se dostavil k obchodnímu jednání, odpovídá za ušlý zisk, o němž poškozený přišel absencí u tohoto jednání; okolnost, že škůdce zároveň odpovídá za škodu na vozidle poškozeného, nevylučuje příčinnou souvislost mezi porušením právní povinnosti ústícím v poškození vozu a škodou, která poškozenému vznikla tím, že nedošlo k uzavření smluv, z nichž mu měl vzniknout prospěch.*“¹⁹³

Nejčastějšími případy ušlého zisku však budou situace, kdy dojde k narušení podnikatelské činnosti vyřazením vozidla z provozu v důsledku dopravní autonehody, nebo kdy dojde k poškození zařízení či provozovny dopravní nehodou. V těchto případech pak musí poškozený prokázat, že měl zajištěny předpoklady pro tzv. pravidelný běh věci (tzn., že pokud by nezasáhla škodná událost, měl by k provozování výdělečné činnosti splněny všechny potřebné podmínky a předpoklady).

5.4.4 Náhrada nákladů právního zastoupení

Jedním z nároků, na které má poškozený právo, a který mu je hrazen pojistitelem na základě pojištění odpovědnosti z provozu vozidla pojištěného, jsou účelně vynaložené náklady právního zastoupení. Tento čtvrtý okruh náhrad je upraven v ustanovení § 6 odst. 2 písmeno d) OdpVoz. Konkrétně se jedná o nárok na náhradu účelně vynaložených nákladů právního zastoupení při uplatňování nároků na náhradu újmy způsobené na zdraví nebo usmrcením, dále nároků na náhradu škody způsobené poškozením, zničením, ztrátou, příp. i odcizením věci a nároků na náhradu ušlého zisku.¹⁹⁴

Nemá však nárok na náhradu těchto nákladů za všech okolností. Výjimkou je pouze problematika škod na zdraví, která je považována za složitější a při jejichž uplatňování má poškozený nárok na náhradu nákladů právního zastoupení vždy bez dalších podmínek. Jiná situace je v případě věcných škod a ušlého zisku. V těchto případech se hradí náklady právního zastoupení pouze tehdy, jestliže

¹⁹³ Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 24. května 2001, sp. zn. 25 Cdo 1946/2000. Dostupné z Beck-online [databáze] [citováno dne 23. 8. 2014]

¹⁹⁴ § 6 odst. 2 písmeno d) zákona č. 168/1999 Sb., o odpovědnosti z provozu vozidla, ve znění pozdějších předpisů

nastal problém s pojistným plněním na straně pojistitele a díky této ztížené situaci musí poškozený vynaložit další náklady na své zastoupení při jednání s ním.¹⁹⁵ Konkrétně se jedná o situace v souvislosti s šetřením pojistné události, kdy v důsledku nesprávného postupu pojistitele není šetření pojistné události ukončeno do tří měsíců od uplatnění práva na plnění poškozeným a poškozenému není sdělena výše pojistného plnění nebo není poškozenému podáno písemné vysvětlení k zamítnutým nárokům, ke snížení plnění u některého z nich či k neukončenému šetření některého z nich. To neplatí, jestliže je zpochybněna povinnost pojistitele plnit a nároky poškozeného nebyly prokázány.

Shrneme-li výše uvedené, pokud se tedy poškozený již ve stádiu uplatnění přímého nároku vůči pojistiteli nechá právně zastoupit, má nárok na náhradu účelně vynaložených nákladů s tím spojených bez omezení již od počátku, ale pouze při uplatňování nároků na náhradu újmy způsobené na zdraví či usmrcením. S určitými omezeními uvedenými výše mu pak pojistitel hradí tyto náklady také v případě věcných škod a ušlého zisku. Zde je však nutné zdůraznit, že se vždy musí jednat o náklady, které jsou vynaloženy účelně a vždy ve spojení s uplatňováním nároku na pojistné plnění, tedy při jednání s pojistitelem (např. na zastoupení v trestním řízení se nárok nevztahuje).

5.5 Náhrada plnění z garančního fondu

Jak bylo již zmíněno v úvodu této kapitoly, poškozený má originární právo na pojistné plnění přímo vůči pojistiteli. Stejně originární právo na plnění je mu však také přiznáno vůči České kanceláři pojistitelů, jedná-li se o situace, kdy se nemůže z nějakých důvodů domoci náhrady újmy proti odpovědnostnímu pojistiteli nebo proti samotnému škůdci, nebo kdyby dosažení tohoto plnění bylo pro poškozeného zdlouhavé a obtížné. Na tyto situace pamatují ustanovení § 24, § 24a a § 24b OdpVoz.¹⁹⁶ Garanční fond by měl v těchto případech zajišťovat odškodnění alespoň v minimální výši, kterou garantuje systém povinného pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Plnění je z garančního fondu poskytováno pouze v taxativně vymezených případech uvedených v zákoně, a

¹⁹⁵ JANDOVÁ, L., VOJTEK, P. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla*. Komentář. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2012, s. 120

¹⁹⁶ ZÁRYBNICKÁ, J., SCHELLE, K. *Pojištění odpovědnosti za škodu* (historie a současnost). 1. vydání. Ostrava: Key Publishing, 2010, s. 121

proto by bylo použití prostředků k jiným než stanoveným účelům porušením povinností Kanceláře.¹⁹⁷

Poskytnutí plnění na základě § 24 OdpVoz je tedy poškozenému přiznáno, jestliže se svých nároků nemůže domoci vůči škůdci nebo vůči jeho pojistiteli. Jednotlivé případy tohoto plnění se od sebe liší zejména rozsahem nároků, které jsou z garančního fondu hrazeny.

Prvním takovým případem, kdy je poskytováno plnění z garančního fondu, je *plnění za újmu způsobenou provozem nezjištěného vozidla*, za níž odpovídá nezjištěná osoba.¹⁹⁸ Plnění je v tomto případě určeno pro závažné škody, zejména pak pro škody na zdraví, které způsobí nezjištěné vozidlo. To vyplývá z omezení stanoveného v ustanovení § 24 odst. 2 písmenu a) OdpVoz, které vůči pojistiteli uplatňováno není a které stanoví, že z garančního fondu je hrazen jen nárok na náhradu újmy způsobené na zdraví či usmrcením a v souvislosti s ním i nárok na náhradu ušlého zisku, nárok na účelně vynaložené náklady právního zastoupení a dále nárok na náhradu škody na věci spolu s ušlým ziskem vzniklým v souvislosti s touto škodou, ale k tomu musí být splněny ještě další podmínky¹⁹⁹. V případě plnění za újmu, kterou způsobilo nezjištěné vozidlo, je ještě nutné uvést, že základní podmínkou, aby vůbec bylo plnění z garančního fondu poskytnuto, je šetření této škodné události Policií ČR.

Další situací, ve které může poškozený uplatnit svůj nárok na náhradu újmy vůči Kanceláři, je způsobení újmy provozem vozidla, pro které nebylo sjednáno pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, i když se na něj vztahovala povinnost uzavření tohoto pojištění (*tzv. nepojištěné vozidlo*). Plnění bude opět poskytnuto z garančního fondu a Kanceláři vznikne následně regresní právo vůči osobě, která za újmu způsobenou tímto vozidlem odpovídá.

Plnění z garančního fondu se poskytuje poškozenému také v případě, kdy se *pojistitel dostane do úpadku* a nemůže proto poskytnout pojistné plnění, na které má poškozený nárok. Zde tedy nejde o případ porušení povinností na straně pojištěného, ale do problematické situace se dostává pojistitel.

¹⁹⁷ JANDOVÁ, L., VOJTEK, P. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla*. Komentář. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2012, s. 320

¹⁹⁸ Výplatou plnění z garančního fondu vzniká Kanceláři regresní právo vůči tomu, kdo je povinen k náhradě této škody.

¹⁹⁹ Podmínkami jsou, že současně s touto škodou byla způsobena i závažná škoda na zdraví a současně celková škoda přesáhla 10 000 Kč.

Samostatný okruh tvoří *újmy způsobené provozem cizozemských vozidel*, u nichž bylo sjednáno hraniční pojištění nebo jejichž řidiči jsou držitelé zelené karty vydané pojišťovnou v jiném státě nebo jejichž pojištění je zaručeno kanceláří pojistitelů cizího státu. Toto plnění poskytuje Kancelář z garančního fondu na základě svých vlastních závazků vyplývajících jí z pojistných smluv o hraničním pojištění a z mezinárodních smluv.

Specifickým druhem plnění je *tzv. náhradní plnění*, kterému se samostatně věnují ustanovení § 24a a 24b, jež přesně určují v jakých případech má poškozený nárok na toto náhradní plnění a za jakých podmínek. „*Formou náhradního plnění jsou z garančního fondu poskytovány jen ty náhrady, kde je zřejmé, že by se poškozený svých práv domáhal velmi těžce a zdlouhavým způsobem, případně že se jich domoci nelze.*“²⁰⁰ Právo na náhradní plnění bylo do zákona o odpovědnosti z provozu vozidla začleněno až v souvislosti s přijetím *tzv. čtvrté motorové směrnice* a to zejména s úmyslem umožnit občanům jiných členských států EU domoci se svých práv v níže uvedených situacích.

Náhradní plnění se poskytuje:

- za pojistitele, jestliže z jeho strany došlo k porušení povinností stanovených mu zákonem a spočívajících v nesplnění povinnosti ukončit šetření škodné události v určené lhůtě, a sdělit poškozenému výši pojistného plnění, případně písemně vysvětlit zamítnuté, snížené nebo nedošetřené nároky; dále ustanovit škodného zástupce dle ustanovení § 9b a § 9c OdpVoz,
- pokud byla újma způsobena na území jiného členského státu poškozenému s bydlištěm nebo sídlem v ČR a nelze-li zjistit vozidlo, jehož provozem byla újma způsobena, a nebo nelze-li do dvou měsíců zjistit pojišťovnu, které vznikla povinnost poskytnout pojistné plnění za tuto újmu.²⁰¹

První okruh situací tedy slouží k zabezpečení nároku poškozeného na plnění, jestliže pojistitel neplní své povinnosti, díky druhému okruhu je pak zabezpečeno právo tuzemského poškozeného na odškodnění a reálná možnost jeho vymožení v případě komplikovaných zahraničních škod.

²⁰⁰ ZÁRYBNICKÁ, J., SCHELLE, K. *Pojištění odpovědnosti za škodu* (historie a současnost). 1. vydání. Ostrava: Key Publishing, 2010, s. 121

²⁰¹ ZÁRYBNICKÁ, J., SCHELLE, K. *Pojištění odpovědnosti za škodu* (historie a současnost). 1. vydání. Ostrava: Key Publishing, 2010, s. 121

Výplatou pojistného plnění přechází práva poškozeného vůči osobě, která újmu způsobila, případně vůči jejímu pojistiteli, na Kancelář.

Úplně posledním taxativně vyjmenovaným případem, kdy je poskytováno plnění z garančního fondu, je *újma způsobená provozem tzv. odeslaného vozidla*. Jedná se o vozidlo, které bylo odesláno z jiného členského státu do České republiky jako státu cílového určení. Právo na plnění z garančního fondu tu vzniká, jestliže k odeslanému vozidlu nebylo sjednáno pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, kupující osoba vozidlo převzala, i když nebylo v ČR registrováno a ke škodné události došlo od okamžiku převzetí do 30 dnů.²⁰²

²⁰² JANDOVÁ, L., VOJTEK, P. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla*. Komentář. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2012, s. 323, 324

6 Závěr

Provoz motorových vozidel z hlediska možných škod a jejich negativních důsledků představuje, a také historicky představoval, velkou míru rizika, kterou je nutno eliminovat zásahem státu, respektive nějakou formou zajištění odškodnění případným poškozeným. Povinné ručení jakožto povinné smluvní pojištění je právě oním zásahem, který má sloužit zejména na ochranu poškozených osob. Újma, která jim byla způsobena provozem vozidla a k jejíž náhradě je povinna v tomto případě pojištěná osoba, by měla být v co nejširší možné míře kryta povinným ručením, které má za tímto účelem povinnost uzavřít každý provozovatel vozidla, pokud jeho provoz probíhá na veřejných pozemních komunikacích. Bez sjednaného povinného ručení nelze vozidlo na těchto komunikacích provozovat. Z toho samozřejmě existují určité výjimky, které jsou v práci také zmíněny.

Jak už bylo řečeno, povinné ručení slouží zejména na ochranu osob poškozených před negativními důsledky škod vzniklých provozem vozidla, ale svým způsobem poskytuje ochranu také pojištěným, kteří za tyto škody odpovídají a mají povinnost k jejich náhradě. Při škodných událostech způsobených provozem vozidla ne zřídka vznikají škody velkého rozsahu. V souvislosti s tím má pojištěný i poškozený každý své nároky. V tomto okamžiku mezi ně vstupuje pojistitel, který má jejich nároky při splnění zákonných podmínek uspokojit. Všechny tyto osoby jsou proto zainteresovány na následném šetření vzniklé škodné události (případně na vzniklém soudním či jiném sporu), avšak každá jiným způsobem. U pojistitele bude hrát hlavní roli finanční hledisko, jelikož právě on bude muset ve většině případů poskytnout pojistné plnění na základě uzavřené pojistné smlouvy o povinném ručení a uspokojit tak nároky pojištěného a poškozeného. U pojištěného bude hlavní zainteresovanost v rovině osobní, existenční a v případě, že nedojde k pojistnému plnění ze strany pojistitele, také v rovině finanční. Smysl povinného ručení pro poškozeného vidím tedy v jeho ochraně zejména před finančními dopady. Zájem poškozeného bude pak spočívat zejména v tom, aby řádně uplatnil veškeré své nároky a úspěšně je prokázal a dosáhl tak plné náhrady majetkové škody, v případě nemajetkové újmy také přiměřeného zadostiučinění.

Výše uvedené spolu se skutečností, že je povinné ručení upraveno formou povinného smluvního pojištění a že jeho poměrně dosti podrobnou úpravu obsahuje i unijní legislativa, z něj dělá pojištění zcela ojedinělé. Jeho specifická povaha však také vychází z počtu uzavřených pojistných smluv a zvláště pak z počtu pojistných událostí, které z těchto smluv nastaly.

Povinné ručení má v České republice dlouholetou tradici. Poprvé zakotvil povinné ručení jako pojištění obligatorní (povinně smluvní) pro všechna motorová vozidla již v roce 1935 tzv. velký automobilový zákon. Základem dnešní právní úpravy je pak zákon č. 168/1999 Sb., o odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Právní úprava povinného ručení tak, jak ji známe v současnosti, prošla dlouhým vývojem, během kterého byla legislativa v této oblasti neustále v pohybu a dostála často zásadních změn. Jen samotný zákon č. 168/1999 Sb. byl nespočetněkrát novelizován. Není se však čemu divit, vzhledem k vývoji v dopravě, kdy narůstá hustota provozu, spolu s tím se zvyšuje i riziko škod a stoupá také počet poškozených a výše jejich odškodnění.

Konkrétně pro problematiku nároků pojištěných a poškozených je důležitá též úprava obsažená v zákoně č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, na níž v této souvislosti přímo odkazuje zákon o odpovědnosti z provozu vozidla. Ten totiž sice stanoví, které nároky vyplývají z povinného ručení, ale pro učení jejich rozsahu a výše již odkazuje na občanský zákoník. Celkově stojí občanský zákoník vůči zákonu o odpovědnosti z provozu vozidla v poměru subsidiarity. Proto se v práci zabývám i právní úpravou občanského zákoníku, zejména pak úpravou obecné odpovědnosti za škodu, která v některých ohledech prodělala významné změny v souvislosti s nedávno proběhlou rekodifikací soukromého práva.

První zásadní změnou je rozšíření pojmu škody. Nově je použit pojem újma, který v sobě obsahuje jak majetkovou škodu, tak také nemajetkovou újmu, která se hradí přiměřeným zadostiučiněním. Občanský zákoník také upřednostňuje, namísto odškodnění finančního, odškodnění uvedením v předešlý stav. Další změna se také týká náhrady škody při poškození věci, kdy mají být nově zohledněny též účelně vynaložené náklady k obnovení nebo nahrazení funkce této věci. Asi nejzásadnější změna se však týká oblasti náhrady újmy způsobené na zdraví a usmrcením. Došlo totiž ke zrušení závazných tabulek, podle kterých byla újma na zdraví bodově ohodnocena a následně vyčíslena její

výše, což často vedlo k nespravedlnosti spočívající v neúplném zohlednění všech rozhodných okolností. Zrušeno bylo také jednorázové vyrovnání pozůstalých stanovené fixními částkami, které se v mnoha případech zdály být velmi nízké. Nyní je tak posíleno moderační právo soudců, kteří budou zohledňovat i subjektivní názory poškozených na stanovení výše náhrady, což by mělo být pro poškozené přínosnější než pravidla používaná doposud. Je však otázkou, zda tato nová situace bude v důsledku přínosnější i v praxi. Na to si ale budeme muset ještě chvíli počkat. Všem těmto výše uvedeným změnám se v předkládané práci podrobněji věnuji.

Jako cíl jsem si v úvodu předkládané práce vytkla seznámit čtenáře v širších souvislostech s jejich nároky v případě dopravní nehody, které jim vyplývají z povinného ručení a s podmínkami jejich uplatnění, zejména pak s ohledem na změny, které zavádí nový občanský zákoník, a které se dotýkají této problematiky. Čtenářům měla tato práce posloužit také všeobecně v případech povinnosti k náhradě újmy i za jiných okolností než je provoz vozidla. Domnívám se, že stanovené cíle se mi podařilo z větší části splnit.

Úplným závěrem již nezbývá nic než jen vyřknout můj souhrnný názor na současný stav v oblasti nároků pojištěných a poškozených z povinného ručení. Tento stav shledávám velmi dostačujícím a myslím si, že přijetí výše uvedených změn pozitivně ovlivní životy ne mála lidí. Konceptně je tato úprava provedena velmi zdařile, jediné problémy, které by se mohly objevit, mohou plynout z nejednoznačnosti při výkladu některých pojmů či celých ustanovení. Doufám však, že problémy, které případně v praxi vyvstanou, nebudou zásadního rázu a soudy se s nimi v rámci své rozhodovací činnosti rychle a účinně vypořádají.

7 Resumé

Legislation of the claims of insured persons and injured persons from the responsibility insurance for damage caused by a vehicle is a very important part of the legal order. This is proved in particular by the fact that the legislator specified, in details, the conditions of these claims in the form of responsibility insurance. This form of presentation was chosen mainly because of the high danger of modern traffic, involving more and more vehicles and which is accompanied by an increasing number of traffic accidents. During a loss events caused by the run of a vehicle large-scale damages are often created, which are negatively reflected not only in the financial sector of injured persons, but also in the personal sphere.

The institute of the responsibility for damage caused by vehicles therefore serves primarily to protect the injured party, to whom is, by the run of a vehicle belonging to a insured pest, caused proprietary or non-proprietary damage. Such damage is covered by the responsibility insurance for damage caused by a vehicle whose purpose is to satisfy the claims of the injured party in the widest possible extent. For this purpose it is constituted the obligatory of taking out this insurance.

This presented work deals with several topics that are closely related to the insurance of responsibility for damage caused by a vehicle. These are mainly individual claims arising out of this type of insurance, the general responsibility for damage and its insurance and eventually a special responsibility for damage caused by a vehicle, which applies to all means of transport, not only to the motor vehicles.

The legal basis for the establishment of the claims of insurance for damage caused by a vehicle is the law no. 168/1999 Coll., on a responsibility for a vehicle. To determine the extent and amount of the injured party's claim this law, however, refers to the rules of the Civil Code. First, it must be determined whether the insured pest has an obligation to compensate the damage and to what extend, then examined the conditions required by the law no. 168/1999 Coll., so the benefits from insurance could be provided to the injured party.

Thanks to recently re-codification of private law, there have been some significant changes in this area. To these changes is also paid attention in this diploma work. Conceptually stayed the area of the insurance of responsibility for damage caused by a vehicle essentially unchanged. In the case of claims of the

injured persons was in particular increased their protection in the event of damage to health and death, now also dominates a trend of individualization of the impact of the damage and therefore the new legislation should be generally favourable for the injured party in the application of one's claims.

8 Seznam použité literatury

Knižní publikace

BALÁK, F., KORECKÁ, V., VOJTEK, P. *Občanský zákoník*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2011, ISBN 978-80-7400-341-7

BOHMAN, L., WAWERKOVÁ, M. *Zákon o pojistné smlouvě. Komentář*. 2. aktualizované vydání. Praha: Linde, 2009, ISBN 978-80-7201-755-3

BUŠTA, P., PŘIKRYL, V. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla s komentářem a souvisejícími předpisy*. 4. aktualizované vydání. Praha: Lenka Buštová – Venice Music Production, 2010, ISBN 978-80-902948-9-9

DUCHÁČKOVÁ, E. *Principy pojištění a pojišťovnictví*. 3. přepracované vydání. Praha: Ekopress, 2009, ISBN 978-80-8692-951-4

ELIÁŠ, K. et al. *Občanský zákoník. Velký akademický komentář*. 1. svazek § 1 – 487. Praha: Linde, 2008, ISBN 978-80-7201-687-7

HRADEC, M., KŘIVOHLÁVEK, V., ZÁRYBNICKÁ, J. *Pojištění a pojišťovnictví*. Praha: Vysoká škola finanční a správní, o. p. s., 2005, ISBN 80-86754-48-0

JANDOVÁ, L., VOJTEK, P. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2012, ISBN 978-80-7179-461-5

KARFÍKOVÁ, M. PŘIKRYL, V. a kolektiv. *Pojišťovací právo*. Praha: Leges, 2010, ISBN 978-80-87212-45-5

KNAPPOVÁ, M. *Povinnost a odpovědnost v občanském právu*. 1. vydání. Praha: Eurolex Bohemia, 2003, ISBN 80-86432-55-6

KOBLIHA, I. et al. *Náhrada škody podle občanského a obchodního zákoníku, zákoníku práce, v oblasti průmyslového vlastnictví a podle autorského zákona. Praktická příručka*. Praha: Leges, 2012, ISBN 978-80-87212-97-4

KOPECKÝ, K. *Povinné ručení – otázky a odpovědi*. 2. rozšířené vydání. Praha: Grada Publishing, 2005, ISBN 80-247-1065-X

NOVOTNÝ, P., KOUKAL, P., ZÁHOŘOVÁ, E. *Nový občanský zákoník. Náhrada škody*. 1. vydání. Praha: Grada Publishing, 2014, ISBN 978-80-247-5165-8

POKORNÝ, M., HOCHMAN, J. *Odpovědnost za škodu v právu občanském a pracovním. Praktická příručka*. 3. aktualizované a doplněné vydání podle stavu k 1. 10. 2008. Praha: Linde, 2008, ISBN 978-80-7201-722-5

SCHELLE, K., HRADEC, M. *Historie právní úpravy pojišťovnictví*. Praha: Eurolex Bohemia, 2006, ISBN 80-86861-52-X

SPIRIT, M. *Pojistné právo*. 1. vydání. Praha: Vysoká škola ekonomická v Praze, 2000, ISBN 80-245-0109-0

ŠVESTKA, J., DVOŘÁK, J. a kolektiv. *Občanské právo hmotné. Svazek 2*. 5. jubilejní vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2009, ISBN: 978-80-7357-473-4

ŠVESTKA, J., SPÁČIL, J. a kolektiv. *Občanský zákoník I. § 1 – 459. Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2008, ISBN 978-80-7400-004-1

VESELÝ, V. *Náhrady škody způsobené dopravními prostředky: Komentář k zákonu ze dne 11. července 1951, čís. 63 Sb., o odpovědnosti za škody způsobené dopravními prostředky*. Praha: Orbis, 1952

ZÁRYBNICKÁ, J., SCHELLE, K. *Pojištění odpovědnosti za škodu (historie a současnost)*. 1. vydání. Ostrava: Key Publishing, 2010, ISBN 978-80-7418-061-3

Časopisecké články:

GRUS, Z. *Dobré mravy ve světle publikované judikatury*. Právní rozhledy, 2004, č. 3

RUBEŠ, P. *Dobré mravy v rukou soudců*. Právní fórum, 2006, č. 9

VLASÁK, Michal. *Vybrané otázky práva civilních deliktů v novém občanském zákoníku na pozadí PETL*, Právní rozhledy, 2012, č. 15 – 16

Právní předpisy

Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník

Zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 168/1999 Sb., o odpovědnosti z provozu vozidla a o změně souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 277/2009 Sb., zákon o pojišťovnictví, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 37/2004 Sb., o pojistné smlouvě a o změně souvisejících zákonů

Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů

Důvodová zpráva k zákonu č. 89/2012 Sb., občanský zákoník

Judikatura

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 28. března 2012, sp. zn. 23 Cdo 4140/2011

Usnesení Ústavního soudu ze dne 26. února 1998, sp. zn. II. ÚS 249/97

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 17. května 2001, sp. zn. 20 Cdo 263/2001

Usnesení Ústavního soudu, sp. zn. IV. ÚS 3653/11

Stanovisko Nejvyššího soudu ČSSR, sp. zn. Cpj 87/70

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 23. srpna 2007, sp. zn. 25 Cdo 296/2006

Nález Ústavního soudu ze dne 1. listopadu 2007, sp. I. ÚS 312/05

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 17. února 2009, sp. 25 Cdo 231/2007

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 7. října 2008, sp. zn. 28 Cdo 1532/2006

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 27. listopadu 2007, sp. zn. 25 Cdo 2563/2005

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 22. května 1967, sp. zn. 5 Cz 37/67

Rozsudek Nejvyššího soudu ČSR ze dne 19. srpna 1971, sp. Zn. 1 Cz 59/71

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 27. září 2006, sp. zn. 25 Cdo 3125/2005

Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR ze dne 31. května 1974, sp. zn. 9 Cz 10/74

Stanovisko Nejvyššího soudu ze dne 15. listopadu 1972, sp. zn. Cpjf 93/71

Nález Ústavního soudu ze dne 12. března 2008, sp. zn. II. ÚS 2221/07

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 24. května 2001, sp. zn. 25 Cdo 1946/2000

Internetové zdroje

HENDRYCH, D. a kolektiv. *Právní slovník*, 3. vydání, 2009. Dostupné z Beck-online [databáze] [citováno dne 2. 7. 2014]

GÜRLICH, R. *Náhrada škody – povinnost nahradit škodu*. Novinky z rekodifikace – advokátní kancelář GÜRLICH & Co. 33/2013, s. 1. Dostupné z Beck-online [databáze] [citováno dne 2. 7. 2014]

MARUŠEK, L., KUBELKOVÁ, D. *Novela zákona o pojištění z provozu vozidla*. [online], 2013, [citováno dne 9. 7. 2014] Dostupné na:

<http://cfoworld.cz/legislativa/novela-zakona-o-pojisteni-odpovednosti-z-provozu-vozidla-2451>

BEZOUŠKA, P. *Co je to škoda a co je to újma*. PRK Partners [online] [citováno dne 10. 8. 2014] Dostupné na:

<http://www.prkpartners.cz/rekodifikace/legislativni-novinky/395-co-je-to-skoda-a-co-je-to-ujma/>

Všeobecné pojistné podmínky pro pojištění vozidel České pojišťovny. [online] [citováno dne 20. 8. 2014] Dostupné na:

<http://www.ceskapojistovna.cz/documents/10262/50010/pojisteni-vozidla-pp.pdf>

Nový občanský zákoník. *Nemajetková újma*. [online] [citováno dne 9. 7. 2014]

Dostupné na: <http://obcanskyzakonik.justice.cz/nahrada-ujmy/konkretni-zmeny/nemajetkova-ujma/>

ŠKARPICHOVÁ, J., ŠKVOROVÁ, V. *Náhrada škody na zdraví od 1. 1. 2014*.

[online] [citováno dne 18. 8. 2014] Dostupné na: [http://www.skvorova-](http://www.skvorova-ak.cz/cs/novinky/nahrada-skody-na-zdravi-od-1-1-2014)

[ak.cz/cs/novinky/nahrada-skody-na-zdravi-od-1-1-2014](http://www.skvorova-ak.cz/cs/novinky/nahrada-skody-na-zdravi-od-1-1-2014)

JANDOVÁ, L. *Metodika Nejvyššího soudu k odškodňování nemajetkových újem je na světě!* Pojistný obzor. [online] [citováno dne 19. 8. 2014] Dostupné na:

<http://www.pojistnyobzor.cz/Clanek/>

NOVÁKOVÁ, E. *Co nového přinese nový občanský zákoník v odpovědnosti za škodu?* [online] [citováno dne 22. 8. 2014] Dostupné na:

<http://www.opojisteni.cz/ekonomika/co-noveho-prinese-novy-obcansky-zakonik-v-oblasti-odpovednosti-za-skodu/>