

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta právnická

Diplomová práce

**Odpovědnost za újmu způsobenou provozem a její
pojištění**

Tereza Blažková

Plzeň 2020

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI

Fakulta právnická

Akademický rok: 2019/2020

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Tereza BLAŽKOVÁ**
Osobní číslo: **R15M0022P**
Studijní program: **M6805 Právo a právní věda**
Studijní obor: **Právo**
Téma práce: **Odpovědnost za újmu způsobenou provozem vozidla a její pojištění**
Zadávající katedra: **Katedra občanského práva**

Zásady pro vypracování

1. Úvod
2. Historický exkurz
3. Odpovědnost za újmu
4. Pojištění
5. Závěr

Rozsah diplomové práce:

Rozsah grafických prací:

Forma zpracování diplomové práce: **tištěná**

Seznam doporučené literatury:

viz příloha

Vedoucí diplomové práce:

JUDr. Radek Spurný

Katedra občanského práva

Datum zadání diplomové práce:

30. ledna 2019

Termín odevzdání diplomové práce:

31. března 2020



Doc. JUDr. Jan Pauly, CSc.
děkan



Doc. JUDr. Jan Pauly, CSc.
pověřená osoba

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma „*Odpovědnost za újmu způsobenou provozem vozidla a její pojištění*“ vypracovala samostatně vypracovala samostatně a všechny použité prameny a literatura byly řádně citovány.

V Plzni, březen 2020

Tereza Blažková

Poděkování

Na tomto místě bych ráda poděkovala vedoucímu diplomové práce JUDr. Radku Spurnému za připomínky a zodpovězené dotazy, které mi pomohly při závěrečném formování této práce.

Seznam zkratk

EHS	Evropské hospodářské společenství
EU	Evropská unie
ES	Evropské společenství
ČR	Česká republika
NOZ, Nový občanský zákoník, Občanský zákoník	Zákon č. 89/2012 Sb., Občanský zákoník
Starý občanský zákoník	Zákon č. 40/1964 Sb., Občanský zákoník
Zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích	Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona 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, Zákon o pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla	Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů
Kancelář	Česká kancelář pojistitelů

Obsah

1. ÚVOD	9
2. HISTORICKÝ EXKURZ	11
2.1. HISTORICKÉ PRVOPOČÁTKY	11
2.2. OBDOBÍ DO ROKU 1918	11
2.3. OBDOBÍ OD ROKU 1918 DO ROKU 1944.....	12
2.4. OBDOBÍ OD ROKU 1945 DO ROKU 1963.....	14
2.5. OBDOBÍ OD ROKU 1964 DO ROKU 1998.....	16
2.6. OBDOBÍ OD ROKU 1999 DO SOUČASNOSTI	17
3. ODPOVĚDNOST ZA ÚJMU ZPŮSOBENOU PROVOZEM VOZIDLA	19
3.1. POJEM ODPOVĚDNOST JAKO SPOLEČENSKOVĚDNÍ KATEGORIE.....	19
3.2. PRÁVNÍ ODPOVĚDNOST	19
3.2.1. <i>Pojem</i>	19
3.2.2. <i>Funkce právní odpovědnosti</i>	20
3.2.3. <i>Subjektivní a objektivní právní odpovědnost</i>	21
3.3. OBČANSKOPRÁVNÍ ODPOVĚDNOST	22
3.4. ODPOVĚDNOST ZA ŠKODU	23
3.4.1. <i>Obecné předpoklady vzniku odpovědnostního závazku</i>	24
3.4.1.1. Protiprávnost	24
3.4.1.2. Újma.....	26
3.4.1.3. Kauzální nexus.....	27
3.4.1.4. Zavinění.....	28
3.4.2. <i>Prevence vzniku újmy</i>	29
3.4.3. <i>Subjekty odpovědnosti za újmu</i>	30
3.4.3.1. Fyzické osoby	30
3.4.3.2. Právní osoby	32
3.4.3.3. Škoda způsobená více osobami	32
3.4.3.4. Spoluúčast poškozeného	33
3.4.4. <i>Náhrada újmy</i>	34
3.4.4.1. Náhrada majetkové újmy.....	34
3.4.4.2. Náhrada nemajetkové újmy.....	36
3.4.4.3. Promlčení	37
3.5. ODPOVĚDNOST ZA ŠKODU Z PROVOZU DOPRAVNÍCH PROSTŘEDKŮ	38
3.5.1. <i>Odpovědné subjekty</i>	39
3.5.1.1. Provozovatel dopravy	39
3.5.1.2. Provozovatelé dopravních prostředků.....	40
3.5.1.3. Osoby odpovědné na místo provozovatele	42
3.5.2. <i>Předpoklady pro vzniku odpovědnosti za škodu způsobenou provozem dopravního prostředku</i>	43
3.5.2.1. Provoz dopravního prostředku	43
3.5.2.2. Zvláštní povaha provozu	44
3.5.3. <i>Liberace</i>	45
3.5.4. <i>Škoda způsobená odcizením nebo ztrátou věci</i>	47
3.5.5. <i>Střet provozů</i>	49
3.5.6. <i>Právní úprava odpovědnosti za škodu de lege ferenda</i>	50
4. POJIŠTĚNÍ	52
4.1. PRÁVNÍ ÚPRAVA POJIŠTĚNÍ.....	52
4.2. VZNIK POJIŠTĚNÍ	55
4.3. LIMITY POJISTNÉHO PLNĚNÍ	59
4.4. VÝŠE POJISTNÉHO	60
4.5. VÝJIMKY Z POJIŠTĚNÍ.....	61
4.6. ROZSAH POJIŠTĚNÍ	61
4.7. VÝLUKY Z POJIŠTĚNÍ ODPOVĚDNOSTI	62
4.8. REGRESNÍ NÁROK	62
4.9. POVINNOSTI POJIŠTĚNÉHO A POJISTITELE	63
4.10. POJISTNÉ PLNĚNÍ	65
4.11. HRANIČNÍ POJIŠTĚNÍ	66

4.12.	PŘERUŠENÍ	66
4.13.	ZÁNİK POJIŠTĚNÍ	67
5.	ZÁVĚR	68
	SUMMARY	70
	POUŽITÉ ZDROJE	71
	PRÁVNÍ PŘEDPISY	73
	JUDIKATURA.....	76
	ODBORNÉ ČLÁNKY A INTERNETOVÉ ČLÁNKY	76
	JINÉ.....	77
	PŘÍLOHY	78
	PŘÍLOHA Č. 1.- SEZNAM POJIŠŤOVEN	78
	PŘÍLOHA Č. 2.- SEZNAMY STÁTŮ, NA KTERÉ SE VZTAHUJE POJIŠTĚNÍ ODPOVĚDNOSTI	79

1. Úvod

Odpovědnost za újmu způsobenou provozem dopravního prostředku je součástí každodenní životů většiny z nás. Jedná se tak o velmi praktickou problematiku. Tato odpovědnost na za újmu je zvláštním institutem odpovědnosti za škodu. K této odpovědnosti se váže pojištění za újmu způsobenou provozem vozidla. I to dopadá na většinu z nás, a to především z důvodu, že se jedná o povinné smluvní pojištění.

Právní vývoj této problematiky jde ruku v ruce s vývojem technologií. S čím dál víc rozvíjejícím se automobilovým průmyslem, ale také dalších průmyslu, nacházíme nové a nové situace vyvstávající z provozu vozidel. Velmi často tyto situace způsobují vznik újmy jiné osobě. Z toho důvodu je třeba chránit jak poškozeného, tak provozovatele vozidla. Tato ochrana je nám zajištěna právními předpisy, kterými se blíže budeme zabývat v rámci této diplomové práce.

Cíle této diplomové práce je především analýza a zhodnocení institutu odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla a jejího pojištění. Za účelem naplnění těchto cílů budu využívat především metodu analýzy a deskripce. Celá práce je rozčleněna do pěti kapitol. Tyto kapitoly jsou pak dále členěny, a to především z důvodu přehlednosti.

Druhá kapitola je zaměřena na historický vývoj dané problematiky. Zde je vyobrazen vývoj právních předpisů upravujících problematiku odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla, tak pojištění vztahující se ta tuto odpovědnost. Historický exkurzi začíná prvopočátky samotné úpravy a končí v současnosti.

Třetí kapitola je nejrozsáhlejších ze všech. Je tomu tak především z důvodu snahy komplexně rozebrat téma odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla. Z toho důvodu jsem se pokusila o vysvětlení pojmů jako odpovědnosti, jakožto takové, odpovědnosti za škodu, jako obecného institutu, a i odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla. Pro lepší nastínění jsem využila praktických příkladů a soudní praxe, která se sama zabývala pochopením, některých souvisejících pojmů.

Ve využívání praktických příkladů a soudní praxe pokračuji nadále v kapitole čtyři, která je zaměřena na pojištění této odpovědnosti. V této kapitole se pokusím vymezit na koho a v jakých případech se toto povinné smluvní pojištění vztahuje.

Doufám, nejenže výše uvedené cíle během práce naplním ale také, že bude přínosem jak pro odbornou veřejnost, tak ale i pro širokou laickou veřejnost, jež projeví zájem o seznámení se s touto problematikou.

2. Historický exkurz

V první kapitole této diplomové práce se blíže podíváme na historický vývoj odpovědnosti za újmu způsobenou vozidlem, ale také na historický vývoj samotného pojištění takovéto újmy. Důležité je pochopit, že tyto dva instituty se vyvíjely ruku v ruce, a proto je podstatné si jejich vývoj přiblížit společně.

2.1. Historické prvopočátky

Právní úprava odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla byla a stále je vázaná na technický vývoj v dopravní sféře. Automobilová doprava začala vznikat v polovině 19. stoletím a s ní se také postupně začala objevovat touha po ochraně před rizikem vzniku vysokých škod z provozu automobilových vozidel. Technický rozmach vedl také k rozvoji ostatních oblastí dopravy. S nárůstem využívání dopravních prostředků bylo nutné upravit odpovědnost za škodu, která s nimi byla a stále je spojována. Hlavní problém v této době způsobovala hlavně železniční doprava, během jejího provozu docházelo k závažným škodám na majetku, zdraví i životě. Právě z tohoto důvodu začaly vznikat kořeny zvláštní úpravy odpovědnosti za škodu způsobenou dopravními prostředky, které se vyčlenily od obecné úpravy odpovědnosti za škodu.

2.2. Období do roku 1918

Jak bylo již zmíněno v předcházející kapitole, železnice se stala prvním z problémů vystávajícím v oboru dopravy, proto zákonodárce stanovil v nařízení č. 238/1854 ř. z., o udílení koncesí ku stavbě soukromých železnic, tzv. železniční koncesní zákon, podmínky výstavby soukromých železnic, ale také a pro nás zásadní objektivní odpovědnost provozovatele železnic za škodu, a to jak za škodu vzniklou při stavbě či provozu. Tento zákon ale bohužel zakotvoval odpovědnost za škodu na nemovitých věcech. Na železniční koncesní zákon proto navázal v roce 1869 zákon č. 27/1869 ř. z., o ručení železnic za tělesné poškození a zabití lidí způsobené na železnicích. Bohužel tento zákon se vztahoval pouze na železnice poháněné parou, a proto byl roku 1902 novelizován zákonem č. 147/1902 ř.z. a zároveň rozšířen na všechny typy železnic.

Následně dostala první právní úpravu i odpovědnost za škodu způsobená motorovým vozidlem, a to zákonem č. 162/1908 ř. z., o ručení za škody z provozování jízdních silostrojů (automobilů), který doplnil Rakouský obecný zákoník občanský (ABGB). Tento takzvaný automobilový zákon zavedl princip odpovědnosti za následek, bez ohledu na zavinění.¹ Do té doby se právní úprava řídila jen obecnými předpisy závazkového práva a vycházela z principu odpovědnosti za zavinění. Zde tedy došlo k zásadní změně subjektivní odpovědnosti, která se tímto zákonem změnila na odpovědnost objektivní. Zákon č. 162/1908 ř. z. pokrýval škodu způsobenou všemi silničními vozidla poháněnými živelnou silou a provozovanými na veřejných komunikacích. Během této doby a až do roku 1933 bylo pojištění škody kterou způsobí provozovatel silostroje zcela dobrovolné.

2.3. Období od roku 1918 do roku 1944

Československá republika ratifikovala v roce 1930 Mezinárodní úmluvu o jízdě motorovými vozidly, která byla schválena na mezinárodní konferenci, která se konala ve dnech 20. až 24. dubna 1926 v Paříži. Ta měla přímý dopad na všechny faktory, které měly vliv na bezpečí v rámci silničního provozu. Následně po jejím uzavření, začala probíhat příprava novelizací dosavadních právních předpisů na které dopadala.²

Během tohoto období touha po dobrovolném havarijním pojištění narůstala i z toho důvodu, že po první světové válce došlo k nárůstu automobilismu a pojištění odpovědnosti z provozu převzalo roli toho nejdůležitějšího pojištění ze všech pojištění odpovědnosti. Nenarůstal zájem pouze o pojištění vůči třetím osobám, ale také touha pojistit vozidlo proti požáru či proti rozbití.³

Roku 1932 ale nastala zásadní změna, kdy se toto dobrovolné havarijní pojištění stalo povinným pro podnikatele v dopravě, a to zákonem č. 198/1932 Sb.,

¹ KAZDA, Petr. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2016. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7552-259-7. s.3.

² KOPECKÝ, Zdeněk, Jaroslav HOŘÍN a Kamil PAVLÍČEK. *KAPITOLY Z MEZINÁRODNÍHO Z MEZINÁRODNÍHO A EVROPSKÉHO A EVROPSKÉHO DOPRAVNÍHO PRÁVA*:

Příloha. *POLICISTA*. 2009, (1/2009). Dostupné z:

https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&src=s&source=web&cd=3&ved=2ahUKEwjx_aL9gKzoAhXGm6QKHZOFA9AQFjACegQIAhAB&url=http%3A%2F%2Fwww.mvcr.cz%2Fsoubor%2F01-priloha-pdf.aspx&usg=AOvVaw1GXROclB2u4eLNal5m8VGs

³ MARVAN, Miroslav; CHALOUPECKÝ, Josef. *Dějiny pojišťovnictví v Československu, 2. díl*. 1. vyd. Bratislava: Alfa Konti, 1993. ISBN 80-88739-01-2. s. 119-120.

o dopravě motorovými vozidly, také často označovaném jako malý automobilový zákon.⁴

Po něm následoval právní předpis, jemuž se často přezdívalo velký automobilový zákon, který konečně zavedl povinné havarijní pojištění pro všechny provozovatele motorových vozidel, která byla zapsána v registru vozidel. Zákon č. 81/1935 Sb., o jízdě motorovými vozidly upravoval i další faktory, které se vážou k odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. Tento zákon vztahoval odpovědnost za škodu na majetku a zdraví nejenom na provozovatele, ale také na řidiče vozidla. Současně též ukládal odpovědnost subjektům, které převzaly vozidlo z důvodu opravy, nebo rovněž osobám, které užívali vozidlo bez vědomí či proti vůli provozovatele vozidla. Existovaly zde prostředky pro zproštění se odpovědnosti, a to jak už z důvodu zavinění škody třetí osobou, či pokud nebylo možné odvrátit škodu opatřeními během provozu vozidla, a navíc se nejednalo ani o škodu, která by vznikla v závislosti se zvláštní povahou daného vozidla.⁵ Provozovateli se naskýtali dvě možnosti, a to buď pojistit vozidlo či složit vysokou kauci. Takovou kauci bylo možno složit u úřadu u něhož bylo vozidlo registrováno či u úřadu, který mu vydal rejstříkovou značku.

Velký automobilový zákon zřídil Fond pro podporu při úrazech motorovými vozidly, ten sídlil v Praze a v zákoně byl zakotven v § 64. Jednalo se o fond, který vyplácel podporu při úrazech motorovými vozidly, ale také pozůstalým osobám po obětech dopravních nehod, kteří zároveň byli závislí na zemřelém a v důsledku tohoto úmrtí byli ohroženi na své vlastní existenci. Tato újma ale nemohla být z nějakého důvodu nahrazena odpovědnou osobou, ať již z důvodu úmrtí odpovědné osoby či nezjištění identity odpovědného. Druhým způsobem, jak byly prostředky fondu využívány byla samotná propagace bezpečnosti při řízení.⁶ Fond pro podporu při úrazech motorovými vozidly by se tedy dal v naší současné právní úpravě přirovnat ke Garančnímu fondu.⁷ Tento fond byl financován z několika zdrojů, a to pojišťovnami, které nabízeli pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, ty musely odvádět 1 % z předepsaného čistého ročního pojistného, dále také

⁴ KAZDA, Petr. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2016. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7552-259-7. s.3.

⁵ ELIÁŠ, Karel. *Občanský zákoník: velký akademický komentář: úplný text zákona s komentářem, judikaturou a literaturou podle stavu k 1.4.2008*. Praha: Linde, 2008. *Zákony – komentáře*. ISBN 978-80-7201-687-7. s. 1277.

⁶ *Vybrané kapitoly z pojišťovnictví*. 2. vydání. Praha: Česká asociace pojišťoven, 1996. ISBN 80-270-5647-0. s. 176.

⁷ KAZDA, Petr. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2016. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7552-259-7. s.3.

dotacemi ze zájmových skupin a v neposlední řadě pokutami, které byli udělovány osobám, které si toto povinné pojištění nesjednaly ani nesložily kauci jako druhou z uložených variant.⁸ Výše zmíněnou právní úpravu považuji za velmi dobrou a velmi komplexní, o tom vypovídá i fakt, že tato úprava setrvala až do roku 1951.

Ani železnice, o kterých jsme již mluvili v přecházející kapitole nebyly v tomto období opomenuty. Jejich komplexní úprava se objevila v zákoně č. 86/1937 Sb., o drahách. Zde byla odpovědnost za škody věnována část pátá. Odpovědnost zde pokrývala náklady na léčební, náklady na ušlý zisk z důvodu následku úrazu, bolestné, a také poskytnutí náhrady za zohyždění⁹. I v tomto předpise byl upraven způsob zproštění se této odpovědnosti. Železniční podnik měl možnost se odpovědnosti zprostit, pokud prokázal, že škoda vznikla zaviněním poškozeného, z jednání třetí osoby, které se nedalo odvrátit, a pokud se škodě jako takové nedalo předejít či ji předpokládat ať už z povahy či stavu zařízení. Objektivní promlčecí lhůta byla ustanovena na tři roky a subjektivní na dobu šesti měsíců. V tomto předpise se objevila oznamovací povinnost ve lhůtě čtyř týdnů.¹⁰

2.4. Období od roku 1945 do roku 1963

V roce 1945 došlo ke znárodnění všech soukromých pojišťoven, a to na základě dekretu prezidenta republiky č. 103/1945 Sb., o znárodnění soukromých pojišťoven. Následně vzniklo pět pojišťoven, které byly roku 1948 sloučeny v jeden ústav s názvem Československá pojišťovna. Ta byla národním podnikem a stala se tak monopolem v rámci pojištění.¹¹ Československá pojišťovna byla v roce 1953 přejmenována na Státní pojišťovnu, a to vládním nařízením č. 54/1953 Sb., o provozu na silnicích. Roku 1969 došlo samozřejmě s ohledem na situaci k další změně tohoto ústavu. Státní pojišťovna byla tedy v tento moment rozdělena na Českou státní pojišťovnu a Slovenskou státní pojišťovnu. K tomuto rozdělení došlo na základě zákona 162/1968 Sb., o pojišťovnictví.

Na začátku padesátých let došlo k nové právní úpravě pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, a to zákonem č.56/1950Sb.,

⁸ MARVAN, Miroslav; CHALOUPECKÝ, Josef. *Dějiny pojišťovnictví v Československu*. 2. díl. 1. vydání. Bratislava: Alfa Konti. 1993. ISBN 80-88739-01-2. s. 278.

⁹ Slovo zohyždění je přímo využívané výše zmíněném zákoně, nejedná se tedy o překlep.

¹⁰ Zákon č. 86/1937 Sb. o drahách (železniční zákon).

¹¹ CHALOUPECKÝ, Josef a Miroslav MARVAN. *Dějiny pojišťovnictví v Československu*. Praha: Česká pojišťovna, 1997.

o provozu na veřejných silnicích. Toto pojištění tedy začalo vznikat ze zákona a stalo se tak zákonným pojištěním. Velkou výhodou toho, že pojištění nevznikalo na základě uzavření smlouvy bylo to, že nemohl vyvstat problém spjatý s nepojištěným vozidlem. To vedlo ke zvýšené ochraně možných poškozených.¹² Negativem byl samozřejmě samotný fakt existence pouze jedné pojišťovny, to zapříčiňovalo bezkonkurenční prostředí, které tak vedlo k nulové snaze zlepšení služeb ze strany pojišťovny. I když na straně administrativní došlo k značnému usnadnění, neexistovala šance kontrolovat placení pojistného, či poskytnout individuálně zřízené pojištění na míru odběratele.¹³ Tímto předpisem také došlo ke zrušení fondu pro podporu při úrazech motorovými vozidly, o kterém jsme se zmiňovali v přechozích kapitolách.

Zákon č. 56/1950 Sb., nezůstal v našem právním systému fakticky velmi dlouho, protože již v roce 1953 byl zrušen nařízením vlády č. 54/1953 Sb. z. a n., o provozu na silnicích. To v podstatě zachovalo hodnoty, které nesl předchozí zákon, a jak už bylo zmíněno na začátku této kapitoly, změnilo název Československé pojišťovny na Státní pojišťovnu. Tento předpis se udržel v našem právním systému déle než padesát let. Až roku 1997 byl nahrazen zákonem č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.¹⁴

Velmi zásadní předpis pro naši problematiku vešel v platnost hned rok poté. Zákon č. 63/1951 Sb., o odpovědnosti za škody způsobené dopravními prostředky nabyt účinnost ke dni 1. listopadu 1951. Tento zákon byl zásadní hlavně tím, že roztržštěnou úpravu náhrady škody sjednotil v jednom předpisu a svým vstoupením v účinnost zrušil platnost ustanovení upravující tuto problematiku v následujících zákonech: č. 86/1937 Sb., o drahách, č. 81/1935 Sb., o jízdě motorovými vozidly a č. 172/1925 Sb., o letectví. V tomto zákoně byli tedy sjednoceny především rozsah náhrady škody, druhy liberace a dále také promlčecí lhůty a lhůty oznamovacích povinností. Zde se také jako v jednom z prvních předpisů objevila úprava lodní vnitrozemské dopravy a odpovědnost za škodu jí způsobenou.¹⁵

¹² JANDOVÁ, Lucie. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla: komentář*. V Praze: C.H. Beck, 2012. Beckovy komentáře. ISBN 978-80-7179-461-5. s. 6.

¹³ DAŇHEL, Jaroslav. *Pojistná teorie*. 2. vyd. Praha: Professional Publishing, 2006. ISBN 80-86946-00-2. s. 184.

¹⁴ JANDOVÁ, Lucie. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla: komentář*. V Praze: C.H. Beck, 2012. Beckovy komentáře. ISBN 978-80-7179-461-5. s. 6.

¹⁵ 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. 23.

Zákon č. 63/1951 Sb., přejímá určité části ze zákona č. 81/1935 Sb., o jízdě motorovými vozidly, o kterém jsme mluvili v přechozí kapitole. Jednou z věcí, kterou tento zákon zachoval, jsou možnosti liberace samotného provozovatele vozidla. Předpis zároveň taxativně vyjmenovává, za jakých okolností je nutné škodu nahradit. Z mého pohledu se jednalo o zákon relativně moderní, a to i z toho důvodu, že koncipoval odpovědnost na objektivním principu. Bohužel tento předpis nezůstal v našem právním systému platný velmi dlouho. Roku 1964 vešel v účinnost zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, nebo jak ho my dnes známe starý občanský zákoník.

2.5. Období od roku 1964 do roku 1998

Starý občanský zákoník zákon č. 63/1951 Sb., ruší a jeho obsah je zařazen mezi § 427 až § 431. Zákonodárci tak sjednotili veškerou úpravu týkající se náhrady škody v jednom předpisu.¹⁶

Závazkové právo zde bylo obsaženo v části šesté, hlavě druhé. Náhrada škody způsobené provozem vozidla byla blíže rozebrána v § 427 až § 431, jak už bylo zmíněno výše. V rámci právní odpovědnosti se zde samozřejmě jedná o zvláštní úpravu. Její zvláštnost představuje i samotný fakt, že se jedná o objektivní odpovědnost, které se provozovatel vozidla může zbavit pouze liberací. Důvody liberace jsou zachovány z předchozích úprav.

Opět se nacházíme v době, kdy automobilismus a celkově dopravní průmysl vzkvétá a zároveň tak přibývá dopravních nehod. Reakcí na to byla vyhláška ministerstva financí č. 492/1991 Sb., kterou se stanoví rozsah a podmínky zákonného pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla. Jednalo se o určitou reakci i na dění v Evropě a snaží se tak o sjednocení našich právních předpisů s evropskými požadavky.¹⁷

V roce 1991 byl také vydán zákonem České národní rady č. 185/1991 Sb., o pojišťovnictví, který po dlouhých padesáti šesti letech zrušuje monopol České pojišťovny a dává tak možnost soukromým subjektům vstoupit na český pojistný trh. Samozřejmě byly stanoveny zákonné podmínky pro tyto soukromé subjekty.

¹⁶ ELIÁŠ, Karel. *Občanský zákoník: velký akademický komentář: úplný text zákona s komentářem, judikaturou a literaturou podle stavu k 1.4.2008*. Praha: Linde, 2008. *Zákony – komentáře*. ISBN 978-80-7201-687-7. s. 860.

¹⁷ KARFÍKOVÁ, Marie. *Základy pojišťovacího práva*. Praha: Orac, 2001. *Studijní texty (Orac)*. ISBN 80-86199-27-4. s. 98.

Dále následoval přepis č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Tento zákon byl vydán především z toho důvodu, že Listina základní práv a svobod, která se považuje za ústavní zákon říká, že povinnost může být uložena pouze na základě zákona, a to v čl. 4 odst. 1. To znamená, že pravidla zakotvená ve vyhlášce ministra financí č. 492/1991 Sb., musí být přesunuta do zákonné formy.

2.6. Období od roku 1999 do současnosti

Nové pojetí pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla přináší zákon č.168/1999Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů. Tento zákon byl proveden vyhláškou ministerstva financí č. 205/1999 Sb.

Hlavní změnou je především změna z původně zákonného pojištění na povinné smluvní pojištění. Tímto dochází také k dalšímu přiblížení se právní úpravě evropských států. Samotná změna na povinné smluvní pojištění nás zbavuje několika zásadních problémů, které přinášela předchozí úprava. Například přicházíme o ne příliš vhodnou úpravu výše pojistného, která do roku 1999 byla stanovena vyhláškou. Byl rovněž odejmut neindividuální přístup k pojištění, o kterém už také byly dříve zmínky. Nová úprava má zdravý ekonomický a hospodářský přístup. Po ukončení monopolu České pojišťovny, a.s. začalo vznikat svobodné konkurenční prostředí. Z důvodu obav rozpadu pojistného trhu, zavedl stát tříleté přechodné období. Pojistný trh se tedy zcela uvolnil až v roce 2003.

Na základě tohoto zákona vzniká Česká kancelář pojistitelů a to podle § 1 odst. 1 písm. b). Kancelář je tedy profesní organizací, která sdružuje pojistitele. Povolení k provozování pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla musí být uděleno Ministerstvem financí ČR. V roce 2000 existovalo dvanáct pojišťoven, které obdržely takovouto licenci.¹⁸ Dnes je náplní Kanceláře hlavně správa již zmiňovaného garančního fondu a počet pojišťoven o jednu vzrostl.

¹⁸ KOPECKÝ, Karel. *Povinné ručení: otázky a odpovědi*. 2., rozš. vyd. Praha: Grada, 2005. Osobní a rodinné finance. ISBN 80-247-1065-X. s.95.

Během let prošel tento zákon mnoha novelizacemi, ale i přesto nadále přetrvává účinným a nejenom to, ale je i stále základním právním předpisem, který se touto problematikou zabývá.¹⁹

Rok 2014 přinesl v českém právním systému mnoho změn. Úpravy se nevyhnuly ani naší problematice. Tudiž 1.1.2014, kdy vešel v účinnost zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, proběhla změna názvu zákona č. 168/1999 Sb. Ten od té doby nazýváme jako zákon o pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů neboli také zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Za zvláštní pokládám to, že neproběhla změna názvu prováděcí vyhlášky ministerstva financí č. 205/1999 Sb.

Zde je tedy dobré nastínit celou problematiku v rámci rozdílu škody a újmy. Nový občanský zákoník přináší také nový význam slova škoda a mění tedy celou terminologii týkající se této problematiky. Nově tedy chápeme škodu jen jako újmu na jmění. Jedná se tedy jak o snížení majetku, tak ale také na rozdíl od předchozí úpravy o prohloubení dluhů. Tím již nepřichází v úvahu předchozí judikatura, která dospívala k názoru, že vzniknutím dluhu poškozenému za pomoci škůdce nevzniká škoda. Nyní tedy můžeme mluvit o samotném dluhu jako o škodě.²⁰ Pojem újma zahrnuje tedy jak škodu neboli majetkovou újmu, tak nemajetkovou újmu. Pojem újma tak nahradil pojem škoda v celém textu zákona č. 168/1999 Sb., pokud se tedy nejednalo o jiný význam slova. K této změně ale nedošlo v rámci prováděcí vyhlášky tohoto zákona, jak už bylo výše zmíněno, a to, jak už co se do jejího názvu týče, tak do obsahu této vyhlášky.

Nutno také vysvětlit rozdíl mezi odpovědností za škodu a povinností k náhradě škody. Následek zaviněného jednání označujeme jako odpovědnost, ale úprava odpovědnosti za újmu neobsahuje pouze zaviněné jednání. Z toho důvodu byla provedena v rámci nového občanského zákoníku změna pojmu odpovědnost za škodu za náhradu škody, která je jakýmsi neutrálním označením dané tematiky. Nejedná se tedy ani výhradně o zaviněné jednání ani o nezaviněné jednání.

¹⁹ KARFÍKOVÁ, Marie a Vladimír PŘIKRYL. *Pojišťovací právo*. Praha: Leges, 2010. Student (Leges). ISBN 978-80-87212-45-5. s. 291.

²⁰ ČECH, Petr. *Náhrada škody dle nového občanského zákoníku*. LEGAL NEWS [online]. (PROSINEC 2013) [cit. 2020-04-12]. Dostupné z: <http://www.glatzova.com/files/download/glatzova-newsletter-legal-news-nahrada-skody-dle-noveho-obcanskeho-zakoniku.pdf>

3. Odpovědnost za újmu způsobenou provozem vozidla

Když už jsme tedy nastínili historii odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla a jejího pojištění, nyní je třeba pochopit tento samotný pojem. Pro dobré a snadné pochopení je třeba začít na samém počátku, a to u odpovědnosti jako takové.

3.1. Pojem odpovědnost jako společenskovední kategorie

Abychom správně dokázali pochopit danou tematiku, nejdříve si musíme vymezit základní pojmy této problematiky. Důležité je nejdříve vůbec chápat pojem odpovědnost. Je důležité si být vědom toho, že tento pojem stejně jako mnoho dalších má více významů. Pojem odpovědnost je nám nejlépe znám ve spojení s právní oblastí, ale objevuje se i v kategorii filozofické, mravní, morální, sociologické, ekonomické, psychologické, teologické, profesní i politické. Dohromady tvoří jednotný odpovědnostní systém.

Dle mého názoru nejlépe definuje pojem odpovědnosti filozofie, a to hlavně jeden z jejích oborů, kterým je etika. Ta chápe odpovědnost jakožto lidskou mravně-morální vlastnost, která vyvstává ze svědomí člověka během určité mravní skutečnosti. Tato vlastnost tedy umožňuje člověku si uvědomit určitý rozpor mezi vlastním jednáním a obecně platnými morálními principy. Na tomto základě je pak člověk schopen určitým způsobem jednat. Člověk za své jednání odpovídá jak sobě samému, tak společenství a dalším skupinám.²¹

3.2. Právní odpovědnost

3.2.1. Pojem

Z výše uvedeného textu vyplývá, že právní odpovědnost je jednou z kategorií odpovědnosti. Právní odpovědnost zajisté patří mezi ty více komplikované pojmy, kterými se zabývá právní věda, a to již delší dobu. Právní odpovědnost je klíčovým pojmem pro realizaci práva. Hlavním rozdílem mezi výše zmíněnými odpovědnostmi a právní odpovědností je fakt, že právní odpovědnost musí být založena právními normami.

²¹ OLŠOVSKÝ, Jiří. *Slovník filozofických pojmů současnosti*. Praha: Grada, 2011. ISBN 978-80-247-3613-6. s. 262.

„Právní odpovědnost je zvláštní forma právního vztahu, ve kterém dochází na základě porušení právní povinnosti ke vzniku nové právní povinnosti sankční povahy.“²² „Právními skutečnostmi, jimiž vzniká, právní odpovědnost, jsou protiprávní jednání a protiprávní stav.“²³ V rámci porušení právní povinnosti rozlišujeme dva druhy jednání, a to komisivní a omisivní. Hlavní rozdíl mezi těmito dvěma jednáními, je moment, ve kterém právní odpovědnost vzniká.

U komisivního chování se jedná o porušení právního pravidla chování či jednání a to tím, že osoba se chová, jak nemá. Na druhou stranu u omisivního jednání hovořím o chování či jednání, při kterém se osoba nechová, jak má. Nicméně se také setkáváme se situacemi, kdy je právní povinnost porušena jak komisivně tak omisivně.²⁴

3.2.2. Funkce právní odpovědnosti

Funkce právní odpovědnosti, jsou pro nás velmi důležité, a to především z důvodu, že slouží hlavně k určení druhu sankce. Existuje mnoho funkcí právní odpovědnosti, ty vycházejí z jejího účelu, ale nejčastěji se uvádí pouze čtyři.

- **Funkce reparační či kompenzační**, v ní dochází ke kompenzaci určité újmy. Objevuje se zvláště u majetkové právní odpovědnosti. Známe dvě formy, a to naturální restituce a reparace neboli odškodnění.
- **Funkce satisfakční** jedná se o určitý poddruh reparační funkce, jde zde zejména o kompenzaci nemajetkové újmy jejímž cílem je dosažení náležitého vyvážení a případného zmírnění újmy. V tomto případě půjde například o omluvy, popřípadě finanční náhrady.
- **Funkce preventivní**, zde se bude jednat o snahu předcházet vzniku situací, které směřují k porušení právní povinnosti, a to zejména tak že hrozí subjektům potencionálním využitím sankce za toto určité protiprávní jednání. Tato funkce se v určitou chvíli objevuje ve všech ostatních funkcích.

²² GERLOCH, Aleš. *Teorie práva*. 6., aktualiz. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2013. ISBN 978-80-7380-454-1. s. 162.

²³ GERLOCH, Aleš. *Teorie práva*. 6., aktualiz. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2013. ISBN 978-80-7380-454-1. s. 162,

²⁴ ŠKOP, Martin a Petr MACHÁČ. *Základy právní nauky*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2011. ISBN 978-80-7357-709-4. s. 164.

- **Funkce represivní**, jedná se o samotný postih toho, kdo porušil právní povinnost. Každé právní odvětví má jiný rozsah a druh postihu. Ty se od sebe značně odlišují.²⁵

3.2.3. Subjektivní a objektivní právní odpovědnost

V rámci českého právního systému známe odpovědnost subjektivní a objektivní. Společným rysem je u obou odpovědností porušení určitého práva nebo jiné právně kvalifikované události. Jedná se tedy o porušení daného objektivního stavu.

Subjektivní právní odpovědnost nebo také jak je často označovaná odpovědnost za zavinění je, jak název naznačuje, odpovědností za zaviněné porušení právní povinnosti.²⁶ Subjektivní právní odpovědnost obsahuje čtyři základní předpoklady, těmi jsou subjekt, objekt, subjektivní i objektivní stránku. U subjektivní právní odpovědnosti musí dojít k naplnění všech těchto znaků. Nejtypičtějším způsobem vzniku této odpovědnosti je zavinění. Subjektivně odpovědný bude tedy člověk, který tento protiprávní následek svým jednáním zavinil. Prokázáním nezavinění újmy svým jednáním je možné docílit vyvinění, které se v rámci subjektivní právní odpovědnosti nazývá exkulpace.

Naproti tomu objektivní právní odpovědnost, která také bývá nazývána jako odpovědnost za protiprávní stav není nutnost všech čtyř předpokladů. Postačí zde pouze existence tří ze čtyř výše zmíněných znaků. Subjektivní stránka zde není zapotřebí, to vede k tomu, že odpovědným bude i ten, který daný protiprávní stav nezavinil. Nejedná se zde tedy o odpovědnost za protiprávní jednání na rozdíl od subjektivní právní odpovědnosti, ale jde tedy o odpovědnost za protiprávní stav jako takový. I u objektivní právní odpovědnosti je možné dosáhnout vyvinění, a to prokázáním toho, že odpovědný by nebyl schopen veškerým úsilím odvrátit újmu. Zde takové vyvinutí označujeme jako liberaci. Objevuje se zde ale výjimka, a to z absolutní objektivní odpovědnosti, u které není možná liberace.²⁷

²⁵ GERLOCH, Aleš. *Teorie práva*. 6., aktualiz. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2013. ISBN 978-80-7380-454-1. s. 164.

²⁶ GERLOCH, Aleš. *Teorie práva*. 6., aktualiz. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2013. ISBN 978-80-7380-454-1. s. 181.

²⁷ ŠKOP, Martin a Petr MACHÁČ. *Základy právní nauky*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2011. ISBN 978-80-7357-709-4. s. 168.

3.3. Občanskoprávní odpovědnost

S právní odpovědností se setkáváme v rámci českého právního řádu ve všech právních odvětvích. Obecně tedy můžeme rozdělovat právní odpovědnost na soukromoprávní a veřejnoprávní. Tyto kategorie můžeme následně dále dělit.

V rámci veřejnoprávní oblasti se nám tato odpovědnost dále dělí na odpovědnost trestní, správní a disciplinární. Zde ale nalezneme také jisté atypické druhy odpovědnosti, jimiž jsou odpovědnost ústavní a mezinárodně právní. Je nutno zdůraznit, že jedním jednáním je možný vznik více druhů odpovědnosti jak v rámci oblasti veřejnoprávní, tak soukromoprávní. U veřejnoprávní oblasti se jedná o povinnost, která směřuje vůči státu nebo jinému subjektu veřejné moci.²⁸

Soukromoprávní odpovědnost neboli občanskoprávní odpovědnost, jak jí také můžeme nazývat, se vyznačuje tím, že vztah vzniká mezi poškozeným a delikventem. Občanské právo kategorizuje právní odpovědnosti do pěti kategorií.

- Odpovědnost za škodu
- Odpovědnost z prodlení
- Odpovědnost z bezdůvodného obohacení
- Odpovědnost za vadu věci
- Odpovědnost za zásah do nehmotného statku²⁹

Česká právní teorie dlouhodobě nahlíží na občanskoprávní odpovědnost dvěma různými způsoby. Podle původně převládající teorie je občanskoprávní odpovědnost sekundárním nepříznivým následkem za způsobenou újmu, která je určitou sankcí za nedodržení či porušení dané primární povinnosti, tato primární povinnost může vycházet jak přímo ze zákona, tak ze smlouvy. Můžeme si všimnout, že tato teorie se vyskytuje i ve zbytku našeho právního řádu.

Nový občanský zákoník nám, ale přinesl mnoho změn, a to včetně vzniku nového pojetí občanskoprávní odpovědnosti. Ta říká, že ke vzniku občanskoprávní odpovědnosti dochází již během vzniku primární občanskoprávní povinnosti. Samotná občanskoprávní odpovědnost se aktivuje až v momentě, kdy dojde k újmě v majetkové či nemajetkové sféře porušením původní odpovědnosti.³⁰

²⁸ RABAN, Přemysl. *Občanské právo hmotné: závazkové právo*. Brno: Václav Klemm, 2014. ISBN 978-80-87713-11-2. s. 434.

²⁹ GERLOCH, Aleš. *Teorie práva*. 6., aktualiz. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2013. ISBN 978-80-7380-454-1. s. 164.

³⁰ DVOŘÁK, Jan, Jiří ŠVESTKA a Michaela ZUKLÍNOVÁ. *Občanské právo hmotné*. Vydání první. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2016. ISBN 9788074789373. s. 355.

Odpovědnost jako pojem je v novém občanském zákoníku spojována hlavně se slovním spojením „rodičovská odpovědnost“ a jiné další. Naše problematika byla nově nazvaná pojmoslovím závazky z deliktu. Jedná se tedy o původní pojetí odpovědnosti, které představuje závazek, jež poskytuje poškozenému nástroj k vymáhání zákonem či smlouvou předpokládaného plnění delikventa.³¹

3.4. Odpovědnost za škodu

Odpovědnost za škodu je součástí závazkového práva, konkrétně se tedy jedná o závazky deliktů. Úprava závazků z deliktů je v rámci občanského práva upravena především v hlavě třetí části čtvrté nového občanského zákoníku. Zde nalezneme dvě hlavní kategorie, jimiž jsou náhrada majetkové a nemajetkové újmy, která se přesněji nachází v díle prvním a zneužití a omezení soutěže, jíž náleží díl druhý. Pro účel této diplomové práce zaměříme naši pozornost na díl první, který je věnován náhradě majetkové a nemajetkové újmy.³²

Občanský zákoník z velké části vychází z předchozí právní úpravy občanského zákoníku. Náhrada škody je tedy i nadále koncipována jako objektivní odpovědnost, a to jako jedna z mála v nové kodifikaci. V zahraničních právních systémech si můžeme povšimnout, že povinnost k náhradě škody je zakotvena většinou v rámci zvláštních právních předpisů. I když se v dnešní době často setkáváme se snahou zákonodárců přiblížit se blíže zahraničním právním úpravám, v tomto případě tomu tak není a odpovědnost za škodu dále zůstává obsažena v nového občanského zákoníku.³³

Nový občanský zákoník, na rozdíl od starého občanského zákoníku, zavedl tři zákonné koncepty odpovědnosti za vzniklou škodu. Starý občanský zákoník rozeznával pouze porušení právní povinnosti, jako jediný obecný předpoklad ke vzniku odpovědnosti. Neznal rozdíl mezi smluvní a deliktů odpovědností. Dnes tedy v občanském zákoníku nalezneme odpovědnost za škodu vzniklou z porušení zákona, odpovědnost za škodu z porušení smluvní povinnosti a odpovědnost za

³¹ RABAN, Přemysl. *Občanské právo hmotné: závazkové právo*. Brno: Václav Klemm, 2014. ISBN 978-80-87713-11-2. s. 435.

³² RABAN, Přemysl. *Občanské právo hmotné: závazkové právo*. Brno: Václav Klemm, 2014. ISBN 978-80-87713-11-2. s. 436.

³³ DOHNAL, Jakub. Aktuálně ke škodě způsobené dopravním prostředkem dle občanského zákoníku. *Rekodifikace & praxe*. 2015, roč. 3, č. 2, ISSN 1805-6822. s. 23-25.

škodu vzniklou z porušení dobrých mravů, jejíž úprava byla přejata z německého a rakouského občanského zákoníku.³⁴

3.4.1. Obecné předpoklady vzniku odpovědnostního závazku

Delikt, újma, kauzální nexus a zavinění, toto jsou obecné předpoklady pro vznik odpovědnostního závazku. Jedná se pouze o obecné předpoklady z toho důvodu, že se může vyskytnout v ojedinělých případech zákon, který nevyžaduje nutně delikt jako takový, ale postačí například nebezpečí nebo zavinění, a to, především v případech, kdy se bude jednat o objektivní odpovědnost.³⁵

3.4.1.1. Protiprávnost

Zákonodárci v rámci naší problematiky používají pojem delikt jakožto nosný pojem. V rámci terminologie bychom to mohli považovat za nesprávné, a to s ohledem na chápání tohoto pojmu jak obecně, tak v rámci kontinentálního chápání. Zde tedy definujeme delikt jako jakékoliv porušení soukromoprávní povinnosti. Není tedy podstatné, zda se jedná o porušení povinnosti vznikající ze smlouvy či ze zákona.³⁶

Protiprávní čin není závislý na zavinění. Může jít jak o čin nezaviněný, tak o zaviněný. Zavinění tedy není pojmovým znakem deliktu a bude se jednat o samostatnou kategorii.

Protiprávnost může vzniknout, jak porušením právní povinnosti osoby konat, zde tedy hovoříme o komisivním protiprávním činu, nebo právní povinnosti zdržet se určitého chování, tu nazýváme jako omisivní protiprávní čin. Jedná se tedy o právem zakázané.

Vyčleňujeme též pojem protiprávní událost. Jedná se o takovou právní skutečnost, která není závislá na lidské vůli a jejíž následek bývá v rozporu

³⁴ RABAN, Přemysl. *Závazkové právo*. Brno: VK, 2019. ISBN 978-80-87713-18-1. s. 428.

³⁵ RABAN, Přemysl. *Občanské právo hmotné: závazkové právo*. Brno: Václav Klemm, 2014. ISBN 978-80-87713-11-2. s. 440.

³⁶ *Občanský zákoník: komentář*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2014. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 9788074786303. s. 861.

s objektivním právem, kterým může být vznik škody. Pokud protiprávní událostí vznikne škoda, nazýváme takovou událost často také jako škodnou událost.³⁷

Podobně jako v rámci trestního práva i tady se setkáváme s okolnostmi, které vylučují protiprávnost. Nutná obrana a krajní nouze jsou považovány za legitimní prostředky pro aktivní obranu vlastnických práv.³⁸

Nutnou obranu je možné použít před bezprostředně hrozícím či již trvajícím protiprávním útokem. Tento útok musí být veden právním subjektem. Nutnou obranu tedy nelze použít proti útoku psa, který útočí nezávisle na svém pánovi. V tomto případě by šlo o krajní nouzi. Pokud pes bude podněcován či jiným způsobem veden svým pánem či jinou osobou k zaútočení, bude se jednat o využití takového psa jen jako nástroje. Z povinnosti náhrady škody, která by vznikla během odvrácení takového útoku vznikla, bude osoba, proti které byl útok veden zproštěna. Obrana proti útoku, ale nesmí být zcela zjevně nepřiměřená. Zásada proporcionality je pro tyto instituty zásadní. Co je zcela zjevně nepřiměřené, určuje zákon podle míry potenciální újmy.³⁹

Ani osoby jednající v rámci krajní nouze neponesou povinnost nahradit újmu. Jednání v krajní nouzi odvrací přímo bezprostředně hrozící nebezpečí újmy mířené proti osobě, která jedná v krajní nouzi nebo proti třetí osobě. Takovéto hrozící nebezpečí nevzniká přímo či nepřímo člověkem. K odvrácení nebezpečí za pomoci využití institutu krajní nouze je možné přikročit pouze, pokud není žádná jiná možnost takového odvrácení. Musí zde tedy být uplatněna zásada proporcionality. Zároveň opět uplatňujeme zásadu subsidiarity, a to v takové míře, že újma, která je způsobena při odvrácení krajní nouze nesmí být zjevně stejně závažná či závažnější než újma, která by nastala, kdyby k takovému odvrácení nedošlo.⁴⁰

Občanský zákoník zohledňuje v rámci svých ustanovení týkajících se nutné obrany a krajní nouze i subjektivní prvek. Toto zohlednění se projevuje v institutu omluvitelného vzrušení mysli. Ten v rámci hodnocení protiprávnosti jednání počítá také se subjektivním pohledem osoby jednající v nutné obraně či krajní nouzi.

³⁷ ROZEHNAL, Aleš. *Závazkové právo: obecná část: deliktní právo*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2014. Monografie (Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk). ISBN 978-80-7380-496-1. s. 122.

³⁸ *Občanský zákoník: komentář*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2014. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 9788074786303. s. 911.

³⁹ *Občanský zákoník: komentář*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2014. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 9788074786303. s. 911.

⁴⁰ RABAN, Přemysl. *Závazkové právo*. Brno: VK, 2019. ISBN 978-80-87713-18-1. s. 427.

Ta nemusí v dané situaci správně vyhodnotit například věk útočníka nebo rozsah hrozící újmy a mnoho dalších faktorů. Hodnotící osoba může situaci hodnotit v klidu jinak, než ji jiná osoba hodnotila ve stavu ohrožení.⁴¹

3.4.1.2. Újma

Problematiku pojmu újmy jsme již krátce nastínili v předchozích kapitolách. Je třeba se ale této problematice věnovat trochu rozsáhleji. Pro vznik odpovědnosti je třeba následku, který svojí podstatou snižuje hodnoty, které náleží poškozenému. Újma, jakožto obecná kategorie v rámci občanského práva rozlišuje majetkovou a nemajetkovou újmu.

Škodou tedy v rámci nové úpravy označujeme pouze újmu na jmění. Jedná se tedy o souhrn majetku a dluhů. Za majetek označujeme vše, co člověku patří. Jak už bylo zmíněno výše, nejedná se o pouhé reálné snížení majetku poškozené osoby, ale i dluh poškozeného, který vzniknul na základě určité protiprávnosti, a to jak protiprávního činu, události či stavu.⁴²

Škodu jako takovou můžeme dále rozdělit do dvou podkategorií, a to na škodu skutečnou a ušlý zisk. *Damnum emergens* latinský název pro škodu skutečnou, kterou představuje majetková újma na jmění, kterou je možné vyčíslit v penězích. Jedná se o zmenšení již existujícího majetku. Ušlý zisk neboli latinsky také *lucrum cessans*, je majetkové újma, kterou je možno vyjádřit v penězích. Rozdíl mezi skutečnou škodou a ušlým ziskem spočívá především v tom, že z důvodu protiprávního činu či protiprávní události nebylo možné, aby došlo k rozmnožení daného majetku. Toto rozmnožení či zvětšení majetku mohl poškozený důvodně očekávat, pokud by probíhal pro něj běžný chod věcí.⁴³

Na rozdíl od majetkové škody, která se bude hradit vždy pokud bude naplněna skutková podstata odpovědnosti za újmu, o nemajetkové újmě můžeme hovořit pouze tam, kde je výslovně ujednána možnost nemajetkové újmy nebo tam, kde to zákon výslovně stanoví. Forma zvolená za náhradu nemajetkové újmy je ve formě přiměřeného zadostiučinění. Ustanovení o povinnosti nahradit škodu se zde

⁴¹ *Občanský zákoník: komentář*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2014. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 9788074786303. s. 918.

⁴² ROZEHNAL, Aleš. *Závazkové právo: obecná část: deliktní právo*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2014. Monografie (Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk). ISBN 978-80-7380-496-1. s. 122.

⁴³ RABAN, Přemysl. *Závazkové právo*. Brno: VK, 2019. ISBN 978-80-87713-18-1. s. 433.

využijí obdobně. Důkazní břemeno nese poškozený. Další rozdíl mezi majetkovou a nemajetkovou škodou je ten, že u nemajetkové škody není možné újmu přesně vyčíslit. Nebude se zde tedy jednat o ekvivalent vzniklé nemajetkové škody, neboť tato škoda se nedá vyčíslit. Půjde pouze o jisté zmírnění takové újmy. Ke vzniku nemajetkové újmy dochází především porušením přirozených práv člověka.⁴⁴

3.4.1.3. Kauzální nexus

Kauzální nexus je zásadním kritériem pro vyvození povinnosti ke škodě. Jedná se o pojítka mezi ostatními obecnými náležitostmi. Bez příčinné souvislosti by v rámci občanskoprávní odpovědnosti nemělo protiprávní jednání význam. Samotná existence protiprávního jednání či protiprávní události a újmy nemá bez kauzálního nexusu význam. Důležitou roli zastává i v rámci stanovení rozsahu náhrady škody.⁴⁵

V rámci českého právního řádu nenalezneme definici příčinné souvislosti. Bohužel ani v rámci novelizace jsme nedostali žádnou úpravu příčinné souvislosti i přesto, že se o zařazení příčinných souvislostí přímo do skutkových podstat diskutovalo. I nadále jsme tedy okázováni na judikaturu soudů.⁴⁶

„O vztah příčinné souvislosti se jedná, vznikla-li škoda následkem porušení právní povinnosti škůdce či právem kvalifikované okolnosti, tedy je-li jeho jednání a škoda ve vzájemném poměru příčiny a následku, a tudíž je-li doloženo, že nebýt protiprávního úkonu (škodné události), ke škodě by nedošlo.“⁴⁷

Pro vznik povinnosti k náhradě škody musí dojít ke vztahu příčiny a následku mezi skutečností, která vedla ke škodě a škodou. Tato povinnost může vzniknout jen pokud k příčinné souvislosti doopravdy došlo. Tento kauzální nexus vyplývá z normy. Jedná se o objektivní předpoklad, který je nezbytný pro vznik

⁴⁴ ROZEHNAL, Aleš. *Závazkové právo: obecná část: deliktní právo*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2014. Monografie (Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk). ISBN 978-80-7380-496-1. s. 122-123.

⁴⁵ KOBLIHA, Ivan; ELISCHER, David 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. s. 35.

⁴⁶ JANKŮ, Martin a Karel MAREK. *Soukromé právo po rekonstrukci*. Praha: Vysoká škola finanční a správní, 2018. Eupress. ISBN 978-80-7408-167-5. s. 78.

⁴⁷ Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 20. 3. 2008, sp. zn. 25 Cdo 1437/2006.

odpovědnosti. Není podstatné, zda se jedná o odpovědnost za škodu vznikající na základě subjektivního či objektivního principu.⁴⁸

Příčinná souvislost je pojítkem mezi příčinnou a následkem. Je nutné rozpoznání škody a relativní příčiny. Musíme se zabývat i otázkou, zda by ke škodě došlo i bez určitého protiprávního jednání. Nejedná se jen o časovou posloupnost. Za kauzalitu označujeme vztah mezi příčinou a jejím následkem. Předvídatelnost kauzality není zákonem vyžadována.⁴⁹

3.4.1.4. Zavinění

Dle § 2911 můžeme usuzovat, že musíme protiprávnost a zavinění rozlišovat. Protiprávnost je jakýmsi předpokladem pro vznik zavinění. Zavinění není podmínkou u objektivní odpovědnosti. Je nutnou součástí pouze odpovědnosti, která je založena na subjektivním principu. Je tak jediným předpokladem odpovědnosti, který má subjektivní povahu. Jedná se o psychický vztah škůdce k újmě, kterou mohl způsobit svým jednáním. Jednou z obecných podmínek delikt ní odpovědnosti je zavinění. Zákon výslovně stanovuje případy, kdy nevyžaduje zavinění, jak už bylo zmíněno, bude se jednat o případy objektivní odpovědnosti. V těchto případech bude existence zavinění irelevantní.

V rámci českého práva rozlišujeme dva typy zavinění, a to úmysl a nedbalost. Úmysl dále dělíme na úmysl přímý, latinsky označovaný jako *dolus directus* a úmysl nepřímý, nebo také *dolus eventualis*. Pokud jednajíc í osoba ví, že existuje možnost vzniku újmy a takovou újmy chce způsobit, hovoříme o úmyslu přímém. V případech, kdy osoba o takové možnosti také ví, a pro případ, že takovou újmu způsobí je s tím srozuměna, se jedná o úmysl nepřímý. I nedbalost dále rozdělujeme na vědomou a nevědomou. Během nedbalosti vědomé, jednajíc í osoba si je vědoma, že je možné způsobit újmu, ale domnívá se, že k takové újmě nedojde. U nedbalosti nevědomé osoba neví, že může svým jednáním způsobit újmu, ale měla by s ohledem na její situaci tuto pravděpodobnost znát. U nedbalosti osoba

⁴⁸ ROZEHNAL, Aleš. *Závazkové právo: obecná část: delikt ní právo*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2014. Monografie (Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk). ISBN 978-80-7380-496-1. s. 124-126.

⁴⁹ ROZEHNAL, Aleš. *Závazkové právo: obecná část: delikt ní právo*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2014. Monografie (Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk). ISBN 978-80-7380-496-1. s. 124-126.

nechce újmu způsobit. Často se můžeme setkat s pojmem hrubá nedbalost. Ten ale není formou ani stupněm zavinění.⁵⁰

3.4.2. Prevence vzniku újmy

I z každodenního života víme, že je snazší předcházet újmám, než je později muset nahrazovat. Tak tomu je i v odvětví práva. Z toho důvodu se tedy samozřejmě snažíme vyhnout i porušení občanskoprávních povinností a nepříznivých následků spjatých s jejich porušením.

Generální klauzuli nalezneme v § 2900 občanského zákoníku. Jedná se o jednu ze základních zásad občanského práva. Zásada prevence, kterou toto ustanovení nese, je převzata ze starého občanského zákoníku, kde byla zakotvena v § 415. Toto původní ustanovení bylo považováno za jednu z nejvýznamnějších zásad tohoto občanského zákoníku.⁵¹

Dle mého názoru je § 2900 velmi přizpůsobivý, pokrývá široké množství situací, které by mohli vést ke způsobení újmy při výkonu našeho každodenního života. Na základě tohoto paragrafu by si tedy měl každý počínat tak, aby svým jednáním předcházel vzniku nedůvodné újmy jak na svobodě, životě, zdraví či vlastnictví jiného, a to v případě vyžadují-li to okolnosti vyvstávající z okolností případu nebo zvyklosti soukromého života.⁵² Jinak se dá říci, že všichni jsou povinni udržovat takové množství pozornosti, které jsou rozumné od každého požadovat v závislosti na jejich schopnosti, čase a místě. Zde je také nutné zdůraznit, že hledíme na to, zda je subjekt objektivně způsobilý zarazit či nějakým způsobem omezit vznik újmy na životě, zdraví či majetku. Není zde naopak zakotvena povinnost předvídat všechny možnosti vzniku budoucích újm.⁵³

V následujících dvou ustanoveních máme vyjádřeny povinnost zakročovací a povinnost oznamovací. Ty představují jakési zvláštní prevenční povinnosti. U povinnosti zakročovací se jedná o určité aktivní jednání, a to za účelem předejití nebezpečné situace. Tato povinnost se vztahuje na osobu, která tuto situaci vytvořila nebo pokud nad danou situací má kontrolu a zároveň se jedná o ochranu života jiné osoby. Osoba, která má nad danou situací kontrolu, tím se předpokládá

⁵⁰ RABAN, Přemysl. *Závazkové právo*. Brno: VK, 2019. ISBN 978-80-87713-18-1. s. 434.

⁵¹ *Občanský zákoník: komentář*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2014. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 9788074786303. s. 861.

⁵² RABAN, Přemysl. *Občanské právo hmotné: závazkové právo*. Brno: Václav Klemm, 2014. ISBN 978-80-87713-11-2. str.437

⁵³ Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 25.2.2003, sp.zn. 25 Cdo 618/2001.

i osoba nezúčastněná, má povinnost zakročit, v rozsahu svých schopností a možností pro odvrácení takové situace, pokud však současně nebude závažnost újmy menší, než by byla závažnost zákroku. V tomto případě postačí, aby zde bylo subjektivní přesvědčení o tom, že je taková újma by byla újmou menší.⁵⁴

Druhou povinností je povinnost oznamovací nebo jak se jí také často říká tzv. notifikační povinnost škůdce. Toto ustanovení § 2902 je inspirováno § 377 zákona č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník. Zde ale není tato povinnost závislá na závazkovém vztahu. Důležité pro vznik oznamovací povinnosti je porušení svojí právní povinnosti a vědomí toho, že tuto povinnost porušuji či poruším. Tato povinnost může být jak zákonná oznamovací povinnost, tak smluvní oznamovací povinnost. Oznámení musí proběhnout bez jakéhokoliv zbytečného odkladu od momentu, kdy se o takovém porušení povinná osoba dozvěděla nebo se mohla dozvědět při provádění náležité péče.⁵⁵

3.4.3. Subjekty odpovědnosti za újmu

Jakožto subjekty, které naše občanské právo posuzuje jako povinné k nahrazení újmy, označujeme fyzické osoby a právnické osoby, a to včetně obcí krajů a také samotného státu.⁵⁶

3.4.3.1. Fyzické osoby

Pokud hovoříme o subjektivním principu, na jehož základě dochází ke vzniku odpovědnosti k náhradě újmy, je nutné, aby fyzická osoba měla způsobilost k zavinění neboli byla způsobilá k zavinění, a to přesněji tedy k zaviněnému protiprávnímu činu. Tuto vlastnost označujeme jako delikttní způsobilost. Pro rozeznání protiprávnosti trestního činu a spolu s tím svobodné rozhodnutí se z různých možností chování pro možnost, která nebude v rozporu s právem, ale

⁵⁴ RABAN, Přemysl. *Občanské právo hmotné: závazkové právo*. Brno: Václav Klemm, 2014. ISBN 978-80-87713-11-2. s. 437.

⁵⁵ *Občanský zákoník: komentář*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2014. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 9788074786303. s. 861.

⁵⁶ ROZEHNAL, Aleš. *Závazkové právo: obecná část : delikttní právo*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2014. Monografie (Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk). ISBN 978-80-7380-496-1. s. 130.

naopak v souladu s ním, je nutné mít spojení rozumové a volní způsobilosti. Tyto dvě složky spolu tvoří deliktní způsobilost.⁵⁷

Jedná se tedy o schopnost zhodnotit své chování a následky z něho vyvstávající a schopnost ovládnout takové jednání. Tyto schopnosti by měla obecně mít fyzická osoba, která je zletilá a zároveň duševně zdravá. Plný rozsah zletilosti se v České republice nabývá dovršením 18 let. Je zde ale také možnost předčasného zplnoletění, a to třeba například z důvodu uzavření manželství. Minimální věková hranice je stanovena na 16 let.

Soud může svým rozhodnutím omezit svéprávnost fyzické osoby v případě, že člověk trpí psychickou poruchou, kvůli které ztrácí schopnost právně jednat. Musí se jednat o psychickou poruchu, která není přechodná. V tomto případě půjde o velký zásah do přirozených práv člověka. Půjde zde tedy o nejzazší možnost neboli ultima ratio. O omezení svéprávnosti můžeme hovořit, pokud by při použití mírnějších opatření nebyla zabezpečena nemožnost vzniku závažné újmy. Musí být hlavně v zájmu člověka, o kterého se jedná, svéprávnost omezit. Je nutné zjistit postoj člověka o jehož omezení svéprávnosti se pojednává. Samotná nemožnost komunikace člověka není důvod k omezení svéprávnosti. Na rozdíl od předchozí úpravy se jedná o pouhé omezení. Není možno osobu zcela zbavit svéprávnosti. Omezení svéprávnosti označujeme jako dočasné. Zatím je možné stanovit výši pouze na tři roky, diskutuje se ale o tom, že časem by mohlo dojít k zvýšení maximální délky na pět let. Samozřejmě je možné opětovné rozhodnutí o omezení svéprávnosti. Pokud k němu nedojde, uplynutím doby, na kterou byla svéprávnost omezena, zaniknou právní účinky takového omezení. Fyzická osoba se tak stává opět plně svéprávnou. Soud ustanoví opatrovníka a rozsah opatrovnických povinností.⁵⁸

Je důležité si uvědomit, že výše zmíněné případy se týkají odpovědnosti fyzické osoby v rámci subjektivního principu. Jestli se bude jednat o odpovědnost vznikající bez ohledu na zavinění, tudíž odpovědnost založenou na objektivním principu, může být odpovědná i osoba nezletilá či osoba omezená na svéprávnosti.⁵⁹

⁵⁷ ROZEHNAL, Aleš. *Závazkové právo: obecná část: deliktní právo*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2014. Monografie (Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk). ISBN 978-80-7380-496-1. s. 130.

⁵⁸ Dvořák, Jan, Švestka, Jiří, Zuklínová, Michaela. *Občanské právo hmotné. 2., aktualizované a doplněné vydání*. Praha: Wolters Kluwer, 2016. ISBN 978-80-7552-187-3. s. 225-228.

⁵⁹ Dvořák, Jan, Švestka, Jiří, Zuklínová, Michaela. *Občanské právo hmotné. 2., aktualizované a doplněné vydání*. Praha: Wolters Kluwer, 2016. ISBN 978-80-7552-187-3. s. 232.

3.4.3.2. Právnícké osoby

Občanský zákoník říká, že odpovědnost za újmu mohou nést také právnícké osoby. Mezi právnícké osoby řadí také obce, kraje a stát. Delikttní způsobilost těchto subjektů vzniká vždy dnem jejich založení. Statutární orgány právníckých osob mají neomezenou delikttní způsobilost. Je tomu tak z toho důvodu, že se jednání statutárních orgánů dané právnícké osoby a právní následky vzniklé z takového jednání přisuzují této právnícké osobě. Pokud za právníckou osobu jedná její zaměstnanec, člen či osoba jiná a vznikne-li při takovém jednání újma, odpovídá za takovou újmu tato právnícká osoba. Osoby, které tuto újmu způsobilily za ni přímo neodpovídají. Nejsou proto tyto osoby a ani statutární orgány povinni způsobenou újmu poškozenému nahradit. Budou odpovědní v rámci pracovněprávních či jiný předpisů, a to přímo právnícké osobě.⁶⁰

Obce, kraje a stát mohou být subjekty odpovědnosti za škodu. Jestliže stát vystupuje v soukromoprávních vztazích, posuzuje se jeho odpovědnost jako odpovědnost jakékoliv jiné právnícké osoby. Často se setkáváme se vztahy, kde stát vystupuje v právních vztazích, které jsou upraveny zákonem č. 82/1998 Sb., o odpovědnosti za škodu způsobenou při výkonu veřejné moci rozhodnutím nebo nesprávným úředním postupem. V těchto případech se jeho odpovědnost za škody bude posuzovat tímto zákonem.

Existují také, jako u fyzických osob, způsoby, jak se právnícká osoba může zbavit odpovědnosti za škody. Zprostit se této povinnosti může institutem vyvinění neboli také institut exkulpace. Musí zde dojít k vyvinění statutárních orgánů nebo jiných osob, které za právníckou osobu jednali.⁶¹

3.4.3.3. Škoda způsobená více osobami

Škoda, která byla způsobena více osobami bude nahrazena solidárně. Úpravu této problematiky nalezneme v § 2915 a následujících. Není podstatné zda, taková škoda vznikla společným jednáním více škůdců či zda se jednalo o nezávislé činy více osob, které na sobě nebyly nikterak závislé a zároveň současně vedly ke

⁶⁰ ROZEHNAL, Aleš. *Závazkové právo: obecná část: delikttní právo*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2014. Monografie (Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk). ISBN 978-80-7380-496-1. s. 131.

⁶¹ ROZEHNAL, Aleš. *Závazkové právo: obecná část: delikttní právo*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2014. Monografie (Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk). ISBN 978-80-7380-496-1. s. 131.

vzniku téže škody. Ani u jednoho z těchto případů není podstatné, zda se jednalo o úmyslné či nedbalostní chování.⁶² „*Společná odpovědnost vzniká nejen tam, kde na straně škůdců jde o úmyslné spoluzavinění či spoluzavinění z nedbalosti, nýbrž i tam, kde u jednoho škůdce půjde o úmyslné způsobení škody a u druhého o způsobení škody z nedbalosti.*“⁶³ Škoda bude vypořádána podle účasti na způsobení této škody mezi povinnými osobami.

Pokud je vyčíslena náhrada škůdce pouze do určité výše, je tento škůdce stále vázán solidárně vůči ostatním škůdcům, ale pouze v rozsahu této výše. Společně a nerozdílně budou také škůdci odpovídat, pokud není možné zjistit, která osoba způsobila škodu a zároveň se každá z nich dopustila samotného protiprávního činu, který pravděpodobně mohl vést ke způsobení škody. Stejná pravidla budou platit i pro pomocníky či jiné osoby, které podporovaly či podněcovaly vznik škody.

Podle občanského zákoníku má i toto pravidlo svoje výjimky. Škoda nebude nahrazována solidárně, a to v případech, kdy se bude jednat o situaci, ve které není možné přesně určit osobu, která škodu způsobila. V tomto případě se bude škoda nahrazovat podle míry pravděpodobnosti toho, že jednání, které osoba způsobila vedlo k takové škodě. Druhou ze situací mohou být důvody hodné zvláštního zřetele. Škoda se zde nahrazuje podle samotné účasti osoby na vzniku škody. V těchto případech se bude jednat o dílčí povinnost náhrady škody.⁶⁴

3.4.3.4. Spoluúčast poškozeného

Občanský zákoník předpokládá i spoluúčast poškozeného na vzniku škody. Jestliže poškozený svým jednáním způsobil či zvětšil škodu, bude škůdce odpovídat za náhradu škody o to menší. Povinnosti nahradit škodu škůdce se zmenší v závislosti na tom, v jaké míře se poškozený podílel na vzniku škody protiprávním činem či zdali takovýmto protiprávním činem je přerušena příčinná souvislost mezi škodou a jednáním škůdce. Irelevantní je, zda takový protiprávní čin či jednání probíhali, již během vzniku takové škody nebo pouze pro její

⁶² ROZEHNAL, Aleš. *Závazkové právo: obecná část: deliktní právo*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2014. Monografie (Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk). ISBN 978-80-7380-496-1. s. 131.

⁶³ Zpráva Nejvyššího soudu ČSSR ze dne 22. 2. 1967, sp. zn. Pls 3/6. [R III/1967 tr.].

⁶⁴ ROZEHNAL, Aleš. *Závazkové právo: obecná část: deliktní právo*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2014. Monografie (Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk). ISBN 978-80-7380-496-1. s. 132.

zvětšení. Existují možnosti spoluzavinění poškozeného i přestože se jedná o škodu škůdcem úmyslně zaviněnou. Ke snížení míry povinnosti k náhradě škody škůdcem dochází i tehdy, pokud spolupůsobením osoby, která je nezpůsobilá k zavinění dojde k vzniku této škody.⁶⁵ Rozhodnutím nejvyššího soudu bylo také potvrzeno, že se jedná o spoluúčast, která může nastat jak v subjektivní odpovědnosti, tak v rámci objektivní odpovědnosti, a to rozhodnutím R 15/04.

V případě, že škodu způsobí svým jednáním sám poškozený, ponese odpovědnost za ni sám. To bude platit i pokud se bude jednat o osobu deliktně nezpůsobilou.⁶⁶

Nejvyšší soud stanovil, že spoluúčast poškozeného bude uplatněna, jako liberační důvod, a to i v případech, kde to zákon výslovně nestanoví. „*V řízení o žalobách na náhradu škody je soud povinen i bez návrhu zkoumat, zda jsou dány důvody pro omezení odpovědnosti žalovaného v důsledku spoluzavinění žalovaného (§ 441 obč. zák.).*“⁶⁷

3.4.4. Náhrada újmy

Pokud jsou naplněny předpoklady pro vznik povinnosti nahradit újmu, použije se ustanovení zakotvené § 2951 občanského zákoníku. Toto ustanovení upravuje způsob, jakým povinná osoba újmu nahraní.

3.4.4.1. Náhrada majetkové újmy

Náhrada majetkové újmy bude provedena uvedením do předešlého stavu. Tento způsob náhrady označujeme také jako naturální restituci. Pokud není možné uvést věc do původního stavu nebo pokud o to poškozený zažádá, hradí se tato újma v penězích. Původní úprava tyto možnosti náhrady škody zaměňovala. Důvodem k upřednostnění navrácení věci do původního stavu je ten, že odpovídá lépe zájmu poškozeného na nedotknutelnosti jeho statku. Upřednostňována je tato možnost také z důvodu snazší realizace. Na rozdíl od peněžitém náhrady se zde vyhneme často zdlouhavému a komplikovanému výpočtu škody. Samozřejmě se setkáváme

⁶⁵ ROZEHNAL, Aleš. *Závazkové právo: obecná část: deliktní právo*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2014. Monografie (Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk). ISBN 978-80-7380-496-1. s. 133.

⁶⁶ Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 16. 5. 2002, sp. zn. 25 Cdo 1427/2001.

⁶⁷ Zpráva Nejvyššího soudu ze dne 24.10.1979, sp.zn.Cpj35/78. [R22/1979].

také se spojením obou těchto možností.⁶⁸ „Lze-li znehodnocení věci odčinit její opravou, je škůdce povinen tak učinit, přičemž je nerozhodné, zda opravu provede sám, anebo ji dá provést na svůj náklad. Jestliže i po provedení opravy zůstane věc částečně znehodnocena, lze rozdíl mezi hodnotou věci před poškozením a po poškození uhradit v penězích.“⁶⁹ Smíšený způsob náhrady škody se bude také jednat v případě že poškozený utrpěl ztrátu z důvodu nemožnosti využívání věci během doby její náhrady či opravy. Tuto škodu pak škůdce musí doplnit peněžitou náhradou.

Naturální restitucí tedy rozumíme případy, kdy škůdce neposkytne peníze. To však není vždy pravdou. Například v momentě, kdy dojde k odcizení peněz a následnému navrácení, bude se jednat o naturální restituci. Výsledkem naturální restituce má být stav, který by existoval v případě, že by poškozený neutrpěl žádnou újmu. Pokud se bude jednat o škodu způsobenou na nezastupitelné věci dochází většinou k nemožnosti naturální restituce. Při naturální restituci si škůdce sám zvolí způsob, jakým tuto povinnost splní.⁷⁰

Peněžitou náhradu můžeme uskutečnit přes zjištění obvyklé ceny v době vzniku škody. Přihlédne se k tomu, co musí poškození vynaložit k obnově či nahrazení funkce věci. Zákon č.151/1997 Sb., o oceňování majetku a změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, stanovuje, co je obvyklá cena. Podle tohoto zákona rozumíme obvyklou cenou cenu, kterou by věc měla při prodeji ke dni odcizení.

V případě vzniku škody jakožto dluhu může poškozený požadovat, aby ho škůdce takového dluhu zprostil či mu poskytnul náhradu ve výši hodnoty takového dluhu.⁷¹

Existují také možnosti snížení náhrady škody, a to, pokud soud rozhodne z důvodu zvlášť ještě hodného zřetele. Za takové důvody označujeme například způsob, jakým ke škodě došlo, osobní a majetkové poměry škůdce a také poměry poškozeného. Nemůže dojít ke snížení náhrady škody, pokud tato škoda byla

⁶⁸ HULMÁK, Milan. *Občanský zákoník VI: závazkové právo: zvláštní část (§ 2055-3014): komentář*. Praha: C.H. Beck, 2014. Velké komentáře. ISBN 978-80-7400-287-8. s.1679.

⁶⁹ Zpráva Nejvyššího soudu ČSSR ze dne 22. 2. 1967, sp. zn. Pls 3/6.

⁷⁰ HULMÁK, Milan. *Občanský zákoník VI: závazkové právo: zvláštní část (§ 2055-3014): komentář*. Praha: C.H. Beck, 2014. Velké komentáře. ISBN 978-80-7400-287-8. s.1679.

⁷¹ HULMÁK, Milan. *Občanský zákoník VI: závazkové právo: zvláštní část (§ 2055-3014): komentář*. Praha: C.H. Beck, 2014. Velké komentáře. ISBN 978-80-7400-287-8. s. 1679.

způsobena úmyslně či pokud osoba která tuto škodu způsobila byla ve výkonu povolání, a došlo tak k porušení odborné péče.⁷²

3.4.4.2. Náhrada nemajetkové újmy

Jak už bylo výše krátce nastíněno, majetková újma bude nahrazena přiměřeným zadostiučiněním. Aby mohlo dojít k nahrazení nemajetkové újmy, musí tak zákon výslovně stanovit nebo musí být mezi stranami takto ujednáno. Není podstatné, zda došlo zároveň s nemajetkovou újmu i ke škodě. Zákonodárce označuje za zadostiučinění plnění osoby, která je povinná nemajetkovou újmu nahradit. Účelem zadostiučinění není takovou újmu vyrovnat. Vyčíslení této újmy není možné. Hlavním cílem zadostiučinění je morální satisfakce a posléze peněžní náhrada. Morální zadostiučinění může mít různé podoby od omluvy po uveřejnění soudního výroku apod. Pokud není učiněná morální satisfakce dostatečná musí vždy dojít k finanční satisfakci.

Hlavní podmínkou zadostiučinění je to že má být přiměřené. Především je rozhodující, zda je takovéto zadostiučinění vůbec na místě. Stejně jako u majetkové náhrady je zde možnost volby zadostiučinění. Zde leží volba na poškozeném stejně jako důkazní břemeno.⁷³

Pakliže dojde ke vzniku újmy na všeobecných osobnostních právech bude se nahrazovat nemajetková újma. V případech, kdy dochází ke způsobení duševních útrap mluvíme také o nemajetkové újmě.

Nemajetkovou újmu můžeme dále dělit jako újmu ublížení na zdraví a újmu usmrcením. Za obě tyto podkategorie náleží poškozenému jiná náhrada. Újmou ublížení na zdraví můžeme mít tedy povinnost nahradit tzv. bolestné, které funguje jako forma odčinění strpění bolesti, ztížení společenského uplatnění, účelné náklady spojené s léčením, ztrátu na výdělku, peněžitých důchod, ztrátu na důchodu a obytné. Povinnost odčinit duševní útrapy manželů, rodiči, dítěti či jiné blízké osobě, zaplatit náklady spojené s pohřbem a zaplacení nákladů na výživu pozůstalých náleží povinné osobě při újmě způsobené usmrcením.⁷⁴

⁷² ROZEHNAL, Aleš. *Závazkové právo: obecná část: deliktní právo*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2014. Monografie (Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk). ISBN 978-80-7380-496-1. s. 135-136.

⁷³ HULMÁK, Milan. *Občanský zákoník VI: závazkové právo: zvláštní část (§ 2055-3014): komentář*. Praha: C.H. Beck, 2014. Velké komentáře. ISBN 978-80-7400-287-8. s.1679.

⁷⁴ ROZEHNAL, Aleš. *Závazkové právo: obecná část: deliktní právo*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2014. Monografie (Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk). ISBN 978-80-7380-496-1. s. 135-136.

Plné vytrpění bolesti či další nemajetkové újmy vyvažuje peněžitá náhrada, kterou nazýváme jako bolestné. V případě, že vznikla poškozenému překážka na zdraví, která mu brání lepší budoucnosti, je možné uplatnit nárok na náhradu za ztížení společenského uplatnění. Pokud se bude jednat o náklady, které vedou ke zlepšení zdraví poškozeného, můžeme je označovat jako za účelně vynaložené náklady. Mezi ně řadíme samozřejmě náklady na vyléčení, ale také běžné výdaje, které se z důvodu poškození zdraví zvýšili, výdaje spjaté s možností návštěvy nejbližších příbuzných, náklady, které jsou určeny třetí osobě, která vypomáhá s fungováním domácnosti, náklady na změnu obydlí, jejíž změna spočívá v bezbariérové úpravě obydlí a také náklady spojené s pomocí odborných pracovníků.

Peněžitým důchodem se hradí ztráta výdělku během pracovní neschopnosti. Jedná se o rozdíl mezi běžným průměrným výdělkem poškozeného a náhradou, která je vyplácena podle předpisů o nemocenském pojištění a důchodovém zabezpečení. Náhradu jakožto peněžitých důchod může poškozený po škůdci vyžadovat, pokud újma není hrazená výše zmíněnými dávkami.

I po ukončení pracovní neschopnosti je možná náhrada způsobem peněžitého důchodu. Půjde o případ invalidity kvůli, které poškozený má menší výdělek a zároveň na jeho výdělek, který byl před způsobením újmy běžný nedosahuje ani při přičtení invalidního důchodu. Výše peněžitého důchodu je také přizpůsobena zvýšeným potřebám poškozovaného z důvodu ublížení na zdraví.

Existují možnosti vzdání se práva na náhradu újmy. Výjimkou jsou situace, ve kterých došlo úmyslné újmě nebo újmě z hrubé nedbalosti a zároveň nesmí jít o případy zásahu do přirozených práv člověka.⁷⁵

3.4.4.3. Promlčení

V současné době je objektivní promlčecí lhůta stanovaná občanským zákoníkem na 10 let. V případech, kdy byla újma způsobená úmyslně je tato lhůta prodloužena na 15 let. Oproti předchozí úpravě byla prodloužena subjektivní lhůta

⁷⁵ ROZEHNAL, Aleš. *Závazkové právo: obecná část: deliktní právo*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2014. Monografie (Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk). ISBN 978-80-7380-496-1. s. 138-139.

promlčení a to na 3 roky ode dne, kdy se poškozený dověděl o výši škody a o identitě odpovědné osoby.⁷⁶

V rámci dnešní právní úpravy je umožněno účastníkům právních vztahů upravit délku promlčecí lhůty. I tato možnost je omezena, proto není možné, aby promlčecí lhůta byla stanovena kratší než jeden rok či delší než 15 let.⁷⁷

3.5. Odpovědnost za škodu z provozu dopravních prostředků

Odpovědnost za škodu z provozu dopravních prostředků je speciální úpravou povinnosti náhradě škody. Nejedná se zde ale o *lex specialis* oproti náhradě škody, která vzniká na základě porušení zákona. Tato problematika stojí spíš vedle ní. Je tomu tak především z důvodu, že tyto úpravy dopadají na jiné subjekty.

Jedná se o speciální úpravu hlavně protože je potřeba zajistit zvýšenou ochranu poškozených. Cílem je snazší možnost uplatnění nároku na náhradu újmy, která může poškozenému nastat. Provoz dopravních prostředků představuje zvýšené nebezpečí vzniku škod, což samozřejmě souvisí i s každoročním nárůstem používání dopravních prostředků.

Současná úprava této problematiky navazuje na předchozí úpravu obsaženou ve starém občanském zákoníku. Tuto návaznost deklaruje také důvodová zpráva nového občanského zákoníku. I nadále se tak jedná o objektivní odpovědnost. Toto ustanovení je jedním z mála v celém občanském zákoníku, které vymezuje náhradu újmy v objektivním charakteru. Dnešní úprava přejímá většinu původní úpravy, ale jak v následujících podkapitolách uvidíme, nachází se zde lehké odlišnosti.

Hlavním rozdílem je, že už není kladen důraz na motorový pohon, se kterým je spojena zpřísněná povinnost provozovatele k náhradě škody. Nyní jsou z této povinnosti vymaněny pouze vozidla, jejichž původní hnací silou je lidská síla.

⁷⁶ KOUTOVÁ, Michaela. *Vybrané aspekty právní úpravy promlčení nároku na náhradu škody*[online]. 15.09.2017 [cit. 2020-04-12]. Dostupné z: <https://www.pravniprostor.cz/clanky/obcanske-pravo/vybrane-aspekty-pravni-upravy-promlцени-naroku-na-nahradu-skody>

⁷⁷ KOUTOVÁ, Michaela. *Vybrané aspekty právní úpravy promlčení nároku na náhradu škody*[online]. 15.09.2017 [cit. 2020-04-12]. Dostupné z: <https://www.pravniprostor.cz/clanky/obcanske-pravo/vybrane-aspekty-pravni-upravy-promlцени-naroku-na-nahradu-skody>

Důvod spočívá opět v rychlém rozvoji automobilového a dopravního průmyslu. S tímto rozvojem dochází k vynalézáním nových způsobů, jak vozidla pohánět.⁷⁸

3.5.1. Odpovědné subjekty

Podle občanského zákoníku existují dva typy provozovatelů, a to provozovatel dopravy a provozovatel dopravního prostředku. Důležitým rozdílem mezi těmito typy je to, že provozovatel dopravy odpovídá za újmu způsobenou jakýmkoliv dopravním prostředkem, kterým je doprava provozována, a to bez ohledu na pohon vozidla. Pokud bude odpovídat provozovatel dopravního prostředku, náhradní pouze újmu, jež byla způsobena provozem dopravních prostředků, které jsou taxativně vyvezené. Těmi jsou vozidla, plavidla a letadla, nejsou-li poháněna lidskou silou.

Obecnou odpovědnost ponese provozovatel, a to ať už se bude jednat o právnickou osobu nebo fyzickou osobu. Samozřejmě i z tohoto pravidla jsou stanoveny výjimky, které dále blíže rozebereme.

3.5.1.1. Provozovatel dopravy

Osoba, a to jak fyzická, tak právnická, jejímž předmětem činnosti je přeprava osob či věcí pro potřebu cizí osoby, je považována za provozovatele dopravy. Samozřejmě většina provozovatelů dopravy uskuteční její provoz s výdělečným záměrem. To nevylučuje jakožto provozovatel dopravy osoby, které tuto přepravu provozují bez výdělečně. Dřívější judikatura stanovovala, že provozování dopravy muselo být hlavní náplní činnosti provozovatele. V tuto chvíli je ale jasné, že vzhledem k rozrůstání se tržních možností, provozovatelé často provozují dopravu pouze jako doplňkovou činnost.⁷⁹

Jak už bylo výše zmíněno, u provozovatele dopravy není podstatné, jakým způsobem pohonu je dopravní prostředek poháněn. Nevylučují se zde tedy případy vozidel, jejichž původním pohonem byla lidská síla. Odpovědní tak budou například i provozovatelé koňských pohonu či říčních plavidel.⁸⁰

⁷⁸ *Občanský zákoník: komentář*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2014. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 9788074786303. s. 1014-1015.

⁷⁹ HULMÁK, Milan. *Občanský zákoník VI: závazkové právo: zvláštní část (§ 2055-3014): komentář*. Praha: C.H. Beck, 2014. Velké komentáře. ISBN 978-80-7400-287-8. s. 1611.

⁸⁰ *Občanský zákoník: komentář*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2014. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 9788074786303. s. 1015-1016.

Provozovatel dopravy bude především osoba, která provozuje dopravu v souladu se zvláštním předpisem, který takovýto konkrétní druh dopravy reguluje, popřípadě na základě povolení vydaného na základě takového předpisu. I osoby, které neuskutečnily provozování dopravy v souladu s právními předpisy jsou považovány za provozovatele dopravy. Hovoříme tedy i o osobách, které nemají příslušné povolení. Za provozovatele dopravy považujeme např. dopravní podniky, kurýrní služby či provozovatele taxi služby.⁸¹ Judikatura za provozovatele dopravy považuje i provozovatele lanových drah či pojízdňých schodišť.⁸²

3.5.1.2. Provozovatelé dopravních prostředků

Osoba, která má právní a zároveň faktickou možnost dopravním prostředkem manipulovat je považována za provozovatele dopravního prostředku. Nejčastějším provozovatelem dopravního prostředku je jeho majitel. V případě, že je provozovatelem někdo jiný, je na vlastníkově, aby prokázal takovouto skutečnost. Provozovatelem může být jak fyzická osoba, tak i právnická osoba stejně jako u předchozího typu subjektů. Provozování dopravního prostředku, není závislé na zletilosti, svéprávnosti či zda má osoba oprávnění řízení dopravního prostředku.

Provoz dopravního prostředku spočívá především ve využití jeho základních funkcí, běžné údržby, placení provozních nákladů či oprav atd. Za provozovatele tak označujeme také leasingového dlužníka. Vlastníkem vozidla zde ale bude leasingová společnost, a to až do té doby, dokud nedojde ke splnění podmínek leasingové smlouvy. Je ale třeba podotknout, že případy týkající se leasingových smluv bývají často problematické. I z toho důvodu Nejvyšší soud požaduje posoudit jednotlivé leasingové smlouvy, a až následně po zhodnocení situace může dojít k rozhodnutí, jestli byly na leasingového dlužníka převedeny i povinnosti za újmu.

Provozovatel musí dlouhodobě disponovat s dopravním prostředkem. Při předání dopravního prostředku krátkodobě jiné osobě či předání řízení jiné osobě zůstává osoba, která vozidlo předala stále provozovatelem. V případech, kdy krátkodobě či jednorázově jiná osoba naplňuje znaky využívání dopravního

⁸¹ HULMÁK, Milan. *Občanský zákoník VI: závazkové právo: zvláštní část (§ 2055-3014): komentář*. Praha: C.H. Beck, 2014. Velké komentáře. ISBN 978-80-7400-287-8. s. 1611.

⁸² VÍTOVÁ, Blanka. *Náhrada majetkové a nemajetkové újmy v novém občanském zákoníku: komentář k § 2894 až § 2971: metodika Nejvyššího soudu k náhradě nemajetkové újmy na zdraví*. Olomouc: ANAG, 2015. Právo (ANAG). ISBN 978-80-7263-940-3. s. 110.

prostředku, se nestává jeho provozovatelem. Pokud zaměstnanec použije k plnění pracovního úkolu zaměstnavatelovo vozidlo nestává se jeho provozovatelem.⁸³

Zaměstnavatelova odpovědnost není bez konce. „*Poskytne-li zaměstnanec své motorové vozidlo zaměstnavateli pro plnění pracovních úkolů nebo v přímé souvislosti s ním, zůstává jeho provozovatelem a po celou dobu používání tohoto motorového vozidla zaměstnavatelem odpovídá za škodu vyvolanou zvláštní povahou tohoto provozu podle § 427 až 431 obč. zák.*“⁸⁴

Tato právní úprava vymezuje dopravní prostředek jakožto vozidla, plavidla a letadla, a to bez ohledu na to, jakým způsobem jsou poháněna. Starý občanský zákoník toto upravoval přesně vymezenými typy dopravních prostředků. Úprava se tedy dříve vztahovala pouze na motorem poháněná vozidla a plavidla. Ke změně došlo opět z důvodu technických vymožeností.⁸⁵ Jedinou výjimkou tvořili prostředky bezmotorového létání. Jedlo se například o využívání kluzáku.⁸⁶

V České republice se nejčastěji setkáváme s povinností k náhradě škody ve spojitosti se silničními vozidly. Provozovatelé silničních vozidel jsou fyzické osoby, které mají trvalý pobyt či povolení k pobytu v ČR a právnické osoby, které mají své sídlo v ČR. Současně musí být tyto osoby vlastníkem silničního vozidla a také ho vlastním jménem provozovat či jsou-li vlastníkem vozidla oprávnění k provozu jeho silničního vozidla.⁸⁷

Situace, ve kterých není možné určit provozovatele vozidla bude platit, že provozovatelem vozidla je jeho vlastník. Tím zaručujeme, že poškozený není znevýhodněn v rámci náhrady škody a dojde k náhradě újmy. Důkaz, že vlastník není provozovatelem vozidla, musí tak sám dokázat.

Takovýchto případech může nastat situace, kdy existuje více provozovatelů. Půjde tedy především o institut společného vlastnictví dopravního prostředku. Jedná se hlavně o společné jmění manželů či podílové vlastnictví.

Osoba, která škodu způsobila k porušení právní povinnosti není zcela vyloučena z povinnosti nahradit škodu poškozenému i přesto, že úhradě škody,

⁸³ HULMÁK, Milan. *Občanský zákoník VI: závazkové právo: zvláštní část (§ 2055-3014): komentář*. Praha: C.H. Beck, 2014. Velké komentáře. ISBN 978-80-7400-287-8. s. 1611.

⁸⁴ Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 12. 6. 2007 sp. zn. 25 Cdo 1968/2006.

⁸⁵ HULMÁK, Milan. *Občanský zákoník VI: závazkové právo: zvláštní část (§ 2055-3014): komentář*. Praha: C.H. Beck, 2014. Velké komentáře. ISBN 978-80-7400-287-8. s. 1611.

⁸⁶ ŠVESTKA, Jiří. *Občanský zákoník I komentář*. 2. vyd. Praha: C. H. Beck, 2008. 1186 s. ISBN 978-80-7400-108-6. s. 1237.

⁸⁷ DOHNAL, Jakub. Aktuálně ke škodě způsobené dopravním prostředkem dle občanského zákoníku. *Rekodifikace & praxe*. 2015, roč. 3, č. 2, s. 23-25. ISSN 1805-6822.

kteřá byla způsobena provozu motorového vozidla je odpovědný jeho provozovatel.⁸⁸

3.5.1.3. Osoby odpovědné na místo provozovatele

V předchozí kapitole jsme stanovili, že existují dva typy provozovatelů. Víme, že se jedná o právnické a fyzické osoby s faktickou a právní mocí nad dopravním prostředkem. Právní úprava také bere v potaz případy, kdy dochází ke ztrátě faktické moci provozovatele disponovat s dopravním prostředkem. V těchto případech nebude odpovědný provozovatel vozidla. Z důvodu ochrany poškozených je nutné, aby jiná osoba byla povinna k nahrazení újmy. Tato osoba se stává provozovatelem namísto původního provozovatele. Tímto nedojde ke změně odpovědnosti na subjektivní a je zachována stávající objektivní odpovědnost.

V případě, že dojde k použití dopravního prostředku bez vědomí či proti vůli provozovatele, provozovatel nebude odpovídat za újmu, která tímto způsobem vznikne. Jedná se tedy o situace, kterých se provozovatel aktivně neúčastní. Kvůli této podobnosti slučujeme tyto dvě situace. Pokud provozovatel svojí nedbalostí umožnil, aby třetí se osoba zmocnila jeho dopravního prostředku, půjde zde o solidární odpovědnost.⁸⁹

Pokud provozovatel svojí nedbalostí umožnil, aby se třetí osoba mohla zmocnit jeho dopravního prostředku, půjde zde o solidární odpovědnost. Judikatura dále vyjádřila, co se takovouto nedbalostí myslí. Půjde tedy o porušení obecně závažného předpisu. Za splnění této podmínky, bude provozovatel odpovědný.⁹⁰

Druhým případem je situace, kdy dojde odevzdání dopravního prostředku provozovatelem do opravy. Dochází tak ke změně dispozice s dopravním prostředkem. Novým provozovatelem vozidla se tak stává závod, který uskutečňuje opravu. Výše zmíněná soudní praxe judikovala také, že může jít i o fyzickou osobu, která se dohodla na opravě vozidla s provozovatelem. Nemusí tak jít pouze o

⁸⁸ VÍTOVÁ, Blanka. *Náhrada majetkové a nemajetkové újmy v novém občanském zákoníku: komentář k § 2894 až § 2971: metodika Nejvyššího soudu k náhradě nemajetkové újmy na zdraví*. Olomouc: ANAG, 2015. Právo (ANAG). ISBN 978-80-7263-940-3. s. 110.

⁸⁹ BĚLOHLÁVEK, Alexander J. *Nový občanský zákoník: srovnání dosavadní a nové občanskoprávní úpravy včetně předpisů souvisejících*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2012. ISBN 978-80-7380-413-8. s. 449.

⁹⁰ Zpráva Nejvyššího soudu České socialistické republiky ze dne 23. 11. 1983, sp. zn. Cpj 10/83 [R 3/1984 civ.].

automobilové servisy.⁹¹ Občanský zákoník § 2928 také neomezuje, že se musí jednat pouze podnik, říká pouze, že osoba, která převezme dopravní prostředek k opravě se stává jeho provozovatelem.⁹²

Existence těchto dvou příkladů chrání provozovatele vozidla, a to především proto, že není v situaci, kdy může fakticky disponovat s vozidlem, ale také samotného poškozeného, který by se zproštěním odpovědnosti provozovatele nebyl schopný dožadovat náhrady újmy v rámci objektivní odpovědnosti za újmu.⁹³

3.5.2. Předpoklady pro vzniku odpovědnosti za škodu způsobenou provozem dopravního prostředku

V předchozí kapitole jsme se zabývali předpoklady pro vznik škody, jakožto takové. Nyní se blíže zaměříme na předpoklady pro vznik odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. Jedná se o objektivní odpovědnost, a proto není třeba zavinení na rozdíl od obecné úpravy. Vyžaduje se tedy událost vyvolané zvláštní povahou dopravního prostředku, újma a příčinná souvislost mezi těmito dvěma předpoklady. V části, ve které jsme se blíže zabývali obecnou úpravou odpovědnosti za škodu, jsme již dopodrobna probrali pojem újmy a příčinné souvislosti. Tyto dva předpoklady zůstávají stejné i v této zvláštní úpravě. Zaměříme se tedy blíže na dopravní prostředek a zvláštní povahu jim vyvolanou.

3.5.2.1. Provoz dopravního prostředku

V současné době občanský zákoník nedefinuje pojem „provoz dopravního prostředku,“ a to z důvodu, že jej nelze jednoznačně a neměnně definovat. To vyplývá především z různorodosti dopravních prostředků a soustavně rozvíjející se technických oborů. Hlavním znakem dopravních prostředků je především jejich pohyb. Cílem vyvinutí pohybu dopravního prostředku je bezesporu přemístění osob a věcí z jednoho místa na druhé. Pokud se dopravní prostředek pohybuje, ve většině

⁹¹ Zpráva Nejvyššího soudu České socialistické republiky ze dne 23. 11. 1983, sp. zn. Cpj 10/83 [R 3/1984 civ.].

⁹² DOHNAL, Jakub. Aktuálně ke škodě způsobené dopravním prostředkem dle občanského zákoníku. *Rekodifikace & praxe*. 2015, roč. 3, č. 2, s. 23-25. ISSN 1805-6822.

⁹³ JANKŮ, Martin a Karel MAREK. *Soukromé právo po rekodifikaci*. Praha: Vysoká škola finanční a správní, 2018. Eupress. ISBN 978-80-7408-167-5. s. 84.

případů se tedy jedná o jeho provoz.⁹⁴ Za provoz vozidla považujeme i jízdu z kopce bez použití motoru. Bude tomu tak i v případě, že se vozidlo uvede do pohybu samovolně.⁹⁵

I během zastavení dopravního prostředku např. na křižovatce, se bude jednat o provoz takového dopravního prostředku. Motorové vozidlo bude v provozu i v případě, že není řádně odstaveno, v případě dočasného zastavení vozidla u krajnice vozovky z důvodu poruchy. U dopravních prostředků, které jsou užívány při práci, nebude za jejich provoz považován pohyb, který bezprostředně souvisí s pracovní činností.⁹⁶

Z judikatury vyplývá, že o provozu vozidla půjde také v případě, kdy připravujeme vozidlo k jízdě, úkony související s počátkem jízdy a jejím ukončením a uvedením motoru do chodu v garáži.⁹⁷

Pro to, aby bylo vozidlo v provozu, není podstatné, zdali je provozováno po pozemní komunikaci či nikoli. Povinnost k náhradě škody přetrvává, i když je vozidlo technicky nezpůsobilé k provozu. I pokud není vozidlo registrováno, jeho provozovatel bude stále odpovědný k náhradě škody.

3.5.2.2. Zvláštní povaha provozu

Zvláštní povaha provozu vozidla, jakožto jeden ze základních předpokladů odpovědnosti z provozu dopravního prostředku, je přijat ze zákona č. 63 / 1951 Sb. Důvodem jeho existence je odlišení povinnosti k náhradě škody způsobené dopravním prostředkem od jiných podobných situací.

Povaha provozu jakožto pojem, není zákonem definována. Musíme proto opět využít soudní praxe. Tento pojem představuje především specifické vlastnosti, které plynou z fyzikálních a technických charakteristik vozidla. Jedná se o charakteristiky, které odlišují provoz dopravního prostředku od všech ostatních provozů.⁹⁸

⁹⁴ HULMÁK, Milan. *Občanský zákoník VI: závazkové právo: zvláštní část (§ 2055-3014): komentář*. Praha: C.H. Beck, 2014. Velké komentáře. ISBN 978-80-7400-287-8. s. 1611.

⁹⁵ Zpráva Nejvyššího soudu České socialistické republiky ze dne 23. 11. 1983, sp. zn. Cpj 10/83 [R 3/1984 civ.].

⁹⁶ HULMÁK, Milan. *Občanský zákoník VI: závazkové právo: zvláštní část (§ 2055-3014): komentář*. Praha: C.H. Beck, 2014. Velké komentáře. ISBN 978-80-7400-287-8. s. 1611.

⁹⁷ Rozsudek Nejvyššího soudu Slovenské socialistické republiky z roku 1971, spis. zn. 1 Cz 42/71.

⁹⁸ HULMÁK, Milan. *Občanský zákoník VI: závazkové právo: zvláštní část (§ 2055-3014): komentář*. Praha: C.H. Beck, 2014. Velké komentáře. ISBN 978-80-7400-287-8. s. 1611.

Opětovně se dostáváme k tomu, že technický vývoj stále narůstá a s ním se rozvíjejí i tyto charakteristiky. Jedná se především o zvýšenou rychlost, větší hmotnost, menší ovladatelnost řízení, samotnou konstrukci vozidla, používáním tuhých a tvrdých materiálů, vyprodukování vyšších teplot atd. Charakteristiky se odvíjejí od druhu dopravy nebo dopravního prostředku. Mohou mít tak různé projevy navenek.

Každá okolnost provozu dopravního prostředku, která působí zvýšeným nebezpečím a je díky tomu schopná vyvolat újmu, je zvláštní povahou provozu. Především z tohoto důvodu hovoříme o povinnosti nahradit újmu způsobenou dopravním prostředkem jako objektivní povinnosti.⁹⁹

3.5.3. Liberace

Ani tato povinnost není absolutní. Stejně jakožto obecná odpovědnost za újmu i u této speciální úpravy existují možnosti liberace. Jedná-li se o újmu způsobenou okolnostmi, které mají původ v provozu, nelze se odpovědnosti zprostit. Půjde o absolutní objektivní odpovědnost bez možnosti liberace.¹⁰⁰

Pokud dojde k prokázání, že škodná událost neměla původ v provozu, je možné se zprostit odpovědnosti k nahrazení újmy. Toto pravidlo se může jevit jako exkulpační. Exkulpace znamená zproštění se subjektivní odpovědnosti. My ale víme, že u odpovědnosti za náhradu újmy způsobené provozem vozidla hovoříme o objektivní odpovědnosti. Soudní praxe a odborná literatura však uvádí, že se jedná o liberaci neboli zproštění se objektivní odpovědnosti.

Škůdce se může odpovědnosti zprostit prokáže-li, že nemohl újmě zabránit ani při vynaložení veškerého úsilí, které lze požadovat. Půjde tedy o újmu nevyvratitelnou. Nevyvratitelnost bude opět posuzována objektivně. Nejedná se tedy pouze o úsilí, které může vynaložit daná osoba, ale obecně jakýkoliv provozovatel, který by byl na jeho místě.¹⁰¹

Důvodem liberace tak může být zejména neodvratitelné události či událost, která je spojená s provozem, ale nebylo možné jí objektivně předejít. Za neodvratitelnou událost považujeme určitý zásah zvenčí, který během provozu

⁹⁹ VÍTOVÁ, Blanka. *Náhrada majetkové a nemajetkové újmy v novém občanském zákoníku: komentář k § 2894 až § 2971: metodika Nejvyššího soudu k náhradě nemajetkové újmy na zdraví*. Olomouc: ANAG, 2015. Právo (ANAG). ISBN 978-80-7263-940-3. s. 112.

¹⁰⁰ RABAN, Přemysl. *Závazkové právo*. Brno: VK, 2019. ISBN 978-80-87713-18-1. s. 440.

¹⁰¹ HULMÁK, Milan. *Občanský zákoník VI: závazkové právo: zvláštní část (§ 2055-3014): komentář*. Praha: C.H. Beck, 2014. Velké komentáře. ISBN 978-80-7400-287-8. s. 1611.

dopravního prostředku vyvolají újmu, které není možné, jakkoliv předejít. Jedná se především o přírodní události, zásahy třetí osoby či zvířete. Přírodní událostí může být například vichřice, silný mráz, zemětřesení, krupobití, poryv větru apod.¹⁰² V těchto případech se jedná o zásahy zvenčí. Mluvíme o tzv. kvalifikované náhodě neboli vyšší moci.

Opakem budou okolnosti, které mají původ v provozu vozidla. Dle judikatury se jedná například o selhání brzd, vad materiálu, nedostatky na straně řidiče, ať už se jedná o fyzické potíže řidiče jakožto například nevolnost a mnoho dalších. Jedná se tedy o okolnosti, které nastávají uvnitř provozu, a to ať už souvisí s řízením, organizací či realizací provozu. Jedná se také o nedostatky či vady materiálu, a to ať viditelné či skryté anebo jiný technický stav dopravního prostředku.¹⁰³

„Jestliže byla škoda způsobena okolnostmi, které mají původ v provozu, nemůže se provozovatel zprostit odpovědnosti, a to ani poukazem na neodvratitelný úkon třetí osoby.“¹⁰⁴

Tento librační důvod nevylučuje využití obecných ustanovení, které se váží ke všem typům povinnosti k náhradě škody. Druhou možností zproštění se povinnosti nahradit újmu a také častější situací je situace, kdy ujímá vzniká či se zvětšuje okolnostmi, které způsobil poškozený. V těchto případech se povinnost škůdce poměrně zmenší.¹⁰⁵

Judikatura říká, že *„bylo-li zavinění poškozeného výlučnou příčinou škody vyvolané zvláštní povahou provozu dopravního prostředku, provozovatel se zcela zproští odpovědnosti za škodu v plném rozsahu nese sám poškozený.“¹⁰⁶*

O případy, kdy poškozený vyvolal škodnou událost se jedná například v případech, kdy neočekávaně vkročí do vozovky anebo že na neosvětleném úseku ležel v opilosti. Pokud během událostí, které způsobil sám poškozený dojde k újmě

¹⁰² *Občanský zákoník: komentář*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2014. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 9788074786303. s. 1017.

¹⁰³ VÍTOVÁ, Blanka. *Náhrada majetkové a nemajetkové újmy v novém občanském zákoníku: komentář k § 2894 až § 2971: metodika Nejvyššího soudu k náhradě nemajetkové újmy na zdraví*. Olomouc: ANAG, 2015. Právo (ANAG). ISBN 978-80-7263-940-3. s. 112.

¹⁰⁴ *Občanský zákoník: komentář*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2014. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 9788074786303. s. 1019.

¹⁰⁵ *Občanský zákoník: komentář*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2014. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 9788074786303. s. 1017.

¹⁰⁶ Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 26. 1. 2010, sp. zn. 25 Cdo 2800/2007.

řidiče vozidla či škodě na vozidle, bude za újmu tak to způsobenou odpovídat poškozený.¹⁰⁷

Judikatura dále upravuje možnost spoluzavinění škody poškozeným spolujezdcem. Míra spoluzavinění v tomto případě může dosáhnout až výši jedné poloviny. Je tomu tak z důvodu, že spolujezdec vědomě podstupuje jízdu s řidičem, a to i v případě, že o něm ví, že je pod vlivem alkoholu.¹⁰⁸ „I když bez hrubého porušení právních povinností řidičem by ke škodnému následku nedošlo, zásadní podcenění nebezpečnosti situace poškozeným se rovněž přímo a významnou měrou podílelo na tom, že vedle havárie vozu samotného došlo i k poranění spolujezdce a ke ztrátě jeho života. Poškozený tím, že vědomě podstoupil jízdu vozidlem, které řídila osoba, o níž věděl, že její řidičské schopnosti jsou ovlivněny požitím alkoholu, podstatně přispěl ke vzniku škodlivého následku.“¹⁰⁹

3.5.4. Škoda způsobená odcizením nebo ztrátou věci

Během provozování dopravního prostředku může dojít k újmě na přepravovaných věcech. Dnešní úprava této problematiky opětovně navazuje na předchozí úpravu. Smyslem pro upravení této problematiky je jakési omezení povinnosti nahradit újmu v případech, kdy dojde k odcizení či ztrátě věci během škodné události.¹¹⁰

Dojde-li k újmě na přepravovaných věcech při provozu dopravního prostředku bude provozovatel povinný hradit škodu případě, že byly tyto věci poškozené či zničené zvláštní povahou provozu. Úprava nezapomíná ani na situace, ve kterých se většinou ztratila či byla odcizena. V případě že poškozený nemohla mít věc pod kontrolou během přepravy či pokud během dané situace kontrolu ztratil, nahradí škodu provozovatel vozidla.¹¹¹

¹⁰⁷ *Občanský zákoník: komentář*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2014. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 9788074786303. s. 1017-1018.

¹⁰⁸ VÍTOVÁ, Blanka. *Náhrada majetkové a nemajetkové újmy v novém občanském zákoníku: komentář k § 2894 až § 2971: metodika Nejvyššího soudu k náhradě nemajetkové újmy na zdraví*. Olomouc: ANAG, 2015. Právo (ANAG). ISBN 978-80-7263-940-3. s. 113.

¹⁰⁹ Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 30. 9. 2009, sp. zn. 25 Cdo 2451/2007.

¹¹⁰ HULMÁK, Milan. *Občanský zákoník VI: závazkové právo: zvláštní část (§ 2055-3014): komentář*. Praha: C.H. Beck, 2014. Velké komentáře. ISBN 978-80-7400-287-8. s. 1622.

¹¹¹ *Občanský zákoník: komentář*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2014. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 9788074786303. s. 1026.

Za poškozeného v těchto případech považujeme osobu, která je dopravním prostředkem přepravována či osoba jiná, a to například kolemjdoucí chodec či vlastník domu.

Pokud dochází k přepravě poškozeného na základě smlouvy o přepravě, odpovídá dopravce za škodu, která poškozenému vznikla během cesty dále pak za zavazadla připravovaná společně s ním a za věci, které měl poškozený už sebe. Dopravce bude povinen nahradit škodu v případech, že škoda byla vyvolána zvláštní povahou provozu dopravního prostředku. Rozdílem je ale fakt, že dopravce neodpovídá za odcizené věci.¹¹² Dopravce odpovídá i za škodu způsobenou na zavazadle, které nebylo převáženo spolu s cestujícím. Náhrada této škody se bude řídit ustanoveními o náhradě škody při přepravě věcí.¹¹³

Podstatné je také zmínit leteckou přepravu, a to především z toho důvodu, že se často setkáváme s problémy v rámci této problematiky v běžném životě. Nejdříve je důležité se zaměřit na mezinárodní leteckou přepravu. Ta je upravena především v rámci Montrealské úmluvy.¹¹⁴ Montrealská úmluva byla sjednána v roce 1999 a svým obsahem se snaží sjednotit určitá pravidla mezinárodní letadlové přepravy. Cílem montrealské úmluvy bylo sjednocení a modernizace původní Varšavské úmluvy a ostatních právních úprav. I přesto vyvstává velké množství otázek, které musely a stále musí být upraveny soudní praxí.¹¹⁵

Česká republika je vázána Montrealskou úmluvou od 4. listopadu 2003. Je tomu tak z důvodu, že Montrealskou úmluvou se zavázalo Evropské společenství jako celek, a při našem vstupu do EU začala být závazná i pro Českou republiku. Byla vyhlášena pod číslem 123/2003 Sb. m. s. Ve svém článku 17 upravuje nároky poškozeného při usmrcení a zranění během přepravy a poškození zavazadel.¹¹⁶

„Úprava objektivní odpovědnosti leteckého dopravce za škodu vzniklou ztrátou zapsaného zavazadla obsažená v čl. 17 odst. 2 Montrealské úmluvy neřeší

¹¹² VÍTOVÁ, Blanka. *Náhrada majetkové a nemajetkové újmy v novém občanském zákoníku: komentář k § 2894 až § 2971: metodika Nejvyššího soudu k náhradě nemajetkové újmy na zdraví*. Olomouc: ANAG, 2015. Právo (ANAG). ISBN 978-80-7263-940-3. s. 119.

¹¹³ *Občanský zákoník: komentář*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2014. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 9788074786303. s. 1027.

¹¹⁴ Úmluva o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu.

¹¹⁵ The Montreal Convention: Analysis of Some Aspects of the Attempted Modernization and Consolidation of the Warsaw System. *Journal of Air Law and Commerce* [online]. 66(3) [cit. 2020-04-13]. Dostupné z:

<https://scholar.smu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1588&context=jalc&=&sei->

¹¹⁶ Úmluva o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu.

otázku výše škody ani případný způsob jejího zjištění. Ve sporu o náhradu takové škody nese důkazní břemeno o vzniku škody a o její výši žalobce.¹¹⁷

Dopravce bude tedy odpovídat za újmu, a to jak majetkovou, tak nemajetkovou, která nastala na palubě letadla v průběhu jakýchkoliv operací při nastupování do letadla či vystupování z něho. Nebude odpovídat za škodu, která se stala v závislosti s vlastní vadou, kvalitou či nedokonalostí zavazadla.¹¹⁸

Evropská unie svými nařízeními dále blíže opravuje odpovědnost leteckého dopravce. Jedním z hlavních nařízení jsou nařízení č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel, ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 889/2002, a to především z toho důvodu že se vztahují také na vnitrostátní leteckou přepravu na rozdíl od Montrealské úmluvy.¹¹⁹

3.5.5. Střet provozů

Současná právní úprava obsahově navazuje na starý občanský zákoník. V dnešní době je střet provozů upraven v závěrečném ustanovení upravující povinnost náhrady škody, která byla způsobena zvláštní povahou provozu dopravních prostředků.¹²⁰

Jedná se o úpravu újmy, která je způsobena střetnutím více provozovatelů dopravního vozidla navzájem. Provozovatelé, kteří se podle tohoto ustanovení střetnou, musí splňovat i předcházející ustanovení, jinak by se nejednalo o střet provozovatelů.¹²¹

Soud musí v těchto případech posoudit okolnosti jednotlivých případů. Především se musí zaměřit na okolnosti, které se týkají míry účasti všech účastníků. Je třeba posoudit objektivní míru účasti. Jedná se tak tedy i o případné zavinění či opomenutí, pokud takovým jednáním byla založena příčinná souvislost, která v konečném výsledku vedla k vzniku újmy.

¹¹⁷ Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 22. 2. 2011, sp. zn. 25 Cdo 4827/2008.

¹¹⁸ VÍTOVÁ, Blanka. *Náhrada majetkové a nemajetkové újmy v novém občanském zákoníku: komentář k § 2894 až § 2971: metodika Nejvyššího soudu k náhradě nemajetkové újmy na zdraví*. Olomouc: ANAG, 2015. Právo (ANAG). ISBN 978-80-7263-940-3. s. 120.

¹¹⁹ *Občanský zákoník: komentář*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2014. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 9788074786303. s. 1026.

¹²⁰ *Občanský zákoník: komentář*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2014. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 9788074786303. s. 1028-1029.

¹²¹ HULMÁK, Milan. *Občanský zákoník VI: závazkové právo: zvláštní část (§ 2055-3014): komentář*. Praha: C.H. Beck, 2014. Velké komentáře. ISBN 978-80-7400-287-8. s. 1624.

Není nutně pravdou, že pokud dojde ke střetu provozů, musí být všechny provozovatelé odpovědní nahradit újmu. Může totiž dojít k závěru soudů, že účast některého z účastníků je natolik minimální, že soud určí povinnost k náhradě újmy se nezakládá.¹²²

Střetem rozumíme přímou srážku dopravních prostředků. Nemusí, ale nutně dojít k fyzickému kontaktu, může jít pouze o vzájemné působení jednoho provozu na druhý. Pokud chybí fyzický kontakt, musí zde být alespoň základní časová a místní souvislost mezi provozem vozidel. Jedná se například o situace, ve kterých dojde k sjezdu vozidla mimo vozovku během vyhýbání se jinému vozidlu, které se pohybovalo nebezpečně.

Může dojít ke střetu vozidel stejného typu, ale také více odlišných typů vozidel. Vozidla, která jsou součástí střetu, musí být v provozu. Pokud půjde o případ, během něhož dojde k srážce vozidla s řádně zaparkovaným vozidlem, bude plně odpovídat provozovatel nezaparkovaného vozidla. Z judikatury vychází případ, že střetem naopak bude situace, kdy vozidlo již fakticky není provozováno, ale v rámci práva stále v provozu je.

Vypořádání provozovatelů vozidel, které se střetly v provozu, bude v závislosti na účasti na způsobení vzniklé újmy. Taková účast bude vyjádřena v procentech. Není podstatné, jakým typem jednání došlo k vzniku újmy. Jak už bylo výše zmíněno je možné, že ne každý z provozovatelů bude odpovědný.¹²³

V dnešní době jsou střety provozů na běžném pořádku. Existuje proto nekonečné množství možných variant a kombinací dopravních situací a z nich vznikajících dopravních střetů. Blíže jsou tyto varianty upravovány širokou soudní praxí.¹²⁴

3.5.6. Právní úprava odpovědnosti za škodu de lege ferenda

Osobně jsem v rámci zkoumání této problematiky dospěla k závěru, že její terminologie je roztržštěná a neustálená v některých předpisech, které souvisí s touto problematikou se dokonce využívá stále pouze pojem škody na místo újmy.

¹²² *Občanský zákoník: komentář*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2014. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 9788074786303. s. 1029.

¹²³ HULMÁK, Milan. *Občanský zákoník VI: závazkové právo: zvláštní část (§ 2055-3014): komentář*. Praha: C.H. Beck, 2014. Velké komentáře. ISBN 978-80-7400-287-8. s. 1624.

¹²⁴ *Občanský zákoník: komentář*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2014. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 9788074786303. s. 1029-1030.

V rámci úpravy de lege ferenda bych považovala za rozumné tuto terminologii sjednotit napříč právní úpravou.

Dále rozvíjejícími se technologiemi budou pravděpodobně v budoucnu vyvstávat otázky týkající se autonomních vozidel. Tato problematika je pravděpodobně pro většinu z nás součástí daleké budoucnosti, reálně to však není pravdou.

EU se snaží analyzovat otázky, které by teoreticky vyvstávaly v případě nasazení autonomních vozidel do provozu. Evropské společenství očekává právě v tomto roce masivní nárůst využití autonomních vozidel. Současná legislativa přitom, ale dostatečně neupravuje otázky odpovědnosti týkajících se takovýchto vozidel.¹²⁵

„De lege ferenda se proto může jevit vhodné přijmout do právního řádu definici umělé inteligence např. jako svébytnou kategorii věcí v právním smyslu a upravit zákon o provozu na pozemních komunikacích tak, aby umělá inteligence mohla být považována odpovědnou zařazení. Následně by bylo vhodné zavést do občanského zákoníku kategorii škody způsobené umělou inteligencí, a to případně i jen specificky pro oblast autonomních vozidel s ohledem na limitaci možných obtížně předvídatelných dopadů širšího pojetí takové odpovědnosti in a další lidské činnosti. Tato škoda by mohla být přičtena původci umělé inteligence, popř. automobilce jakožto subjektu uvádějícímu vozidlo s umělou inteligencí na trh.“¹²⁶

¹²⁵ PILLATH, Susanne. Automated vehicles in the EU. *European Parliamentary Research Service*[online]. January 2016 [cit. 2020-04-13]. Dostupné z: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2016/573902/EPRS_BRI\(2016\)573902_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2016/573902/EPRS_BRI(2016)573902_EN.pdf)

¹²⁶ MIKEŠ, Stanislav. Vybrané otázky odpovědnosti za škodu způsobenou autonomním vozidlem. *Právní rozhledy*. 2018, č. 13-14, s. 471–480.

4. Pojištění

Důvodem ke vzniku pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, jak bylo zmíněno v rámci druhé kapitoly této práce, byl nárůst využívání dopravních prostředků a samotný zájem provozovatelů o určitou ochranu před vznikem újmy způsobené vozidly. Dalším důvodem je také fakt, že během dopravních nehod mohou vznikat újmy vysokého rozsahu a jejich náhradu není možné pro průměrného provozovatele běžně zajistit. Pojištění této odpovědnosti tak zajišťuje určitou ochranu provozovatele a poškozeného.

4.1. Právní úprava pojištění

V rámci českého právního systému hovoříme už dlouhodobě o povinném smluvním pojištění za škodu způsobenou provozem vozidla. Tato povinnost je zakotvena ve zvláštních předpisech.

Nosným předpisem problematiky pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla je již zmiňovaný zákon č. 168/1999Sb., o pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, často označovaný pouze jen jako zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Tento zákon nabyl plné účinnosti až dnem 1. ledna 2000. Uvedením tohoto zákona dochází ke změně původně zákonného pojištění na povinné smluvní pojištění. Zároveň s úpravou samotného pojištění se tímto zákonem také zřizuje Česká kancelář pojistitelů a upravuje se problematika s ní spojená.¹²⁷

Současně byl vydán prováděcí předpis v podobě vyhláška ministerstva financí č.205/1999 Sb., ze dne 15. září 1999, kterou se provádí zákon č.168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů.¹²⁸

Oba tyto předpisy prošli několika novelizacemi. Z toho většina z nich pramenila ze změn právních úprav v rámci Evropské unie. V této chvíli je možné mluvit o kompatibilitě systému pojištění v České republice s legislativou evropské unie. V rámci zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla a prováděcí

¹²⁷ KARFÍKOVÁ, Marie a Vladimír PŘÍKRYL. *Pojišťovací právo*. Praha: Leges, 2010. Student (Leges). ISBN 978-80-87212-45-5. s. 291.

¹²⁸ KARFÍKOVÁ, Marie a Vladimír PŘÍKRYL. *Pojišťovací právo*. Praha: Leges, 2010. Student (Leges). ISBN 978-80-87212-45-5. s. 291.

vyhlášky tohoto zákona jsou zpracovány také předpisy Evropského společenství, a to ať už hovoříme o předpisech přijatých před naším vstupem do EU, které nám také pomohly při samotném vstupu do Společenství, tak předpisy vydané po našem přijetí do EU.¹²⁹

Prvotním impulzem pro změnu pojišťovacího systému týkající se této problematiky byla směrnice Rady 72/166/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. Dále pak druhá směrnice 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 směrnice Rady 90/232/EHS ze dne 14. května 1990 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel, směrnice 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, ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/14/ES. Poslední motorovou směrnicí byla směrnice 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. Tyto směrnice jsou nazývány jako první až pátá motorová směrnice.¹³⁰

Později byla publikovaná směrnice Evropského parlamentu a rady 2009/103/ES ze dne 16. září 2009 o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontrole povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění (kodifikované znění), ta v sobě v podstatě zahrnuje dosavadní publikovanou legislativu týkající se této problematiky. Tato směrnice slouží k sjednocení předchozích směrnic a zároveň ke kodifikaci této problematiky. Sjednocení je vlastně účelem všech těchto šesti směrnic, ale zde mluvíme o sjednocení úpravy této problematiky napříč členskými státy. Jak můžeme vědět

¹²⁹ JANDOVÁ, Lucie. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla: komentář*. 2. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2019. Beckovy komentáře. ISBN 978-80-7400-765-1. s. 1.

¹³⁰ KARFÍKOVÁ, Marie a Vladimír PŘIKRYL. *Pojišťovací právo*. Praha: Leges, 2010. Student (Leges). ISBN 978-80-87212-45-5. strana 219

z práva evropské unie směrnice je závazná co se do jejího obsahu týče jak pro členské státy, tak pro konkrétní subjekty. I z tohoto důvodu je důležitá transpozice do vnitrostátního práva. To můžeme vidět v rámci novelizací původně zmíněných předpisů.¹³¹

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, se věnuje provozu na pozemních komunikacích jako takovému. Upravuje především práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích a pravidla, úpravu a řízení provozu na pozemních komunikacích. Navazujícím předpisem na tento zákon, který upravuje především podmínky, za kterých je možný provoz vozidla na pozemních komunikacích či registraci vozidel, která je pro nás zvláště důležitá, je zákon č. 56/2001Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Není vhodné opomenout ani zákon č. 277/2009Sb., o pojišťovnictví, ve znění pozdějších předpisů. Ten obecně upravuje podmínky provozování pojišťovací činnosti. K výrazným změnám v rámci tohoto předpisu došlo s implementací směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/138/ES, o přístupu k pojišťovací a zajišťovací činnosti a jejím výkonu (Solventnost II).

Souvisejícími předpisy, které upravují pojistné smlouvy, jsou nový občanský zákoník a starý občanský zákoník, spolu se zákonem č. 37/2004 Sb., o pojistné smlouvě a o změně souvisejících zákonů. Je třeba uvést již dnes neúčinné zákony, a to hlavně z toho důvodu, že smlouvy, které byly uzavřeny v době jejich platnosti se budou i nadále těmito zákony řídit. Občanský zákoník zde má svoji roli především kvůli opětovnému navrácení úpravy pojistné smlouvy do jeho obsahu. Oba občanské zákoníky také obsahují úpravu odpovědnosti škody, která je i pro její pojištění významná.

Již jsme krátce nastínili úpravu této problematiky v rámci unijního práva, za zmínku ale stojí také mezinárodní právní úprava. Z ní je třeba zmínit Multilaterální dohoda o zárukách mezi národními kanceláři pojišťovatelů ze dne 15. března 1991. Tato dohoda byla uzavřena v Madridu. Spolu s Jednotnou dohodou mezi národními kanceláři, která byla podepsána již dne 20. října 1989 v Londýně, tvoří základní stavební kameny systému tzv. zelené karty. Ta představuje mezinárodní osvědčení o uzavření pojistné smlouvy k vozidlu, ke kterému byla vydaná.

¹³¹ JANDOVÁ, Lucie. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla: komentář*. 2. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2019. Beckovy komentáře. ISBN 978-80-7400-765-1. s. 1.

4.2. Vznik pojištění

Původní úprava tohoto pojištění se vztahovala pouze na některá z vozidel, a to na ta, která byla provozována v rámci určitých typů komunikací. Povinné pojištění se tak stahovalo pouze na vozidla, která byla provozována na dálnici, silnici, místní komunikaci a veřejně přístupných účelových komunikacích. To v praxi znamenalo, že vozidla, které byly provozována například na veřejně nepřístupných účelových komunikacích nepodléhala této povinnosti.

Nová úprava tak zaznamenala rozšíření této povinnosti. Nyní se povinnost pojištění týká každého vozidla, které je zapsáno v registru silničních vozidel. Tato povinnost trvá po celou dobu, kdy je vozidlo v registru silničních vozidel zapsáno. Výjimkou je doba, během které je vozidlo v tomto registru označené jako vyřazené z provozu, vyvezené do jiného státu či odcizené. Toto nové ustanovení nalezneme v § 1 odst. 2 bodu a), zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla a původní ustanovení, tak bylo nově zakotveno hned v následujícím bodě b).¹³²

Tato povinnost je tedy rozšířena nad rámec původní povinnosti, která ale nezaniká a nadále platí bez jakéhokoliv omezení. To můžeme spatřovat například v situacích, kdy dochází i jen k ponechání vozidla na pozemní komunikaci, a i kdyby na něj nedopadala povinnost zapsání v registru vozidel, stále na něj dopadá povinnost vycházející z původního ustanovení.¹³³

Pro dobré porozumění této problematice je nutno zde zmínit význam některých často užívaných pojmů v rámci úpravy, která je obsažena v zákoně o pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla. Prvním z významných pojmů je samotné vozidlo. Pro vznik odpovědnosti za újmu hrazenou z povinného pojištění je základním předpokladem užití motorového vozidla. Za motorové vozidlo tedy považujeme dopravní prostředek. Takovýto dopravní prostředek musí být poháněn motorem a měl by být určen k přepravě osob či nákladu, a to z místa na místo. Z této definice vyplývá že nezáleží na typu motoru či typu pohonných energií. V jiných právních předpisech můžeme nalézt jiné vymezení tohoto pojmu. Pro nás je ale zásadní definice pramenící ze zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Tento zákon definuje vozidlo jakožto silniční vozidlo, zvláštní vozidla ale trolejbusy. Zároveň negativně vymezuje, co

¹³² JANDOVÁ, Lucie. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla: komentář*. 2. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2019. Beckovy komentáře. ISBN 978-80-7400-765-1. s. 1.

¹³³ JANDOVÁ, Lucie. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla: komentář*. 2. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2019. Beckovy komentáře. ISBN 978-80-7400-765-1. s. 1.

za vozidlo nepovažuje. Tím je vozík pro invalidy, potahové vozidlo a nemotorové vozidlo tažené nebo tlačené pěší osobou, jízdní kolo a koloběžka, pokud nejsou schváleny za druh vozidla „motocykl“.¹³⁴

Zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích dále blíže specifikuje pojmy uvedené v předchozím odstavci. Silničním vozidlem tedy rozumíme motorové vozidlo, jehož účelem je provoz na pozemních komunikacích, a to z důvodu přepravy osob zvířat a věcí. Vozidlo, jehož účel je jiný než provoz na pozemních komunikacích, však za splnění zákonných podmínek může dostat povolení provozu na pozemních komunikacích. Pro upřesnění se tady bude jednat například o zemědělské nebo lesnické traktory, pracovní stroje atd.¹³⁵ Z judikatury víme, že u pracovních strojů budeme hovořit o pojištění pouze tehdy, pokud bude mít povahu motorového vozidla. Tuto povahu má pracovní stroj pouze v případě, že je vlastní motorickou silou přemísťován jednoho místa na druhé.¹³⁶

Za trolejbus označujeme drážní vozidla. Takové vozidlo je poháněno elektrickými motory, které jsou napájeny z troleje. Toto vozidlo se pohybuje po pozemní komunikaci. Dalo by se předpokládat, že vzhledem k tomu že tento zákon se vztahuje na trolejbusy bude tomu tak i u tramvají, opak je pravdou.

Také je určitě nutno blíže zmínit problematiku týkající se invalidních vozíků, a to především těch s motorovým pohonem. I když invalidní vozíky tohoto typu mohou za splnění určitých podmínek na jejich konstrukci splňovat znaky silničního vozidla jsou i přesto nadále z povinného pojištění vyloučeny.¹³⁷

Subjekty pojistného vztahu dělíme na přímé a nepřímé. Za přímé považujeme subjekty, které uzavírají pojistnou smlouvu a tím je tedy pojistitel a pojistník. Nepřímé subjekty přistupují do tohoto vztahu nedobrovolně, a to v rámci vzniku odpovědnosti za újmu, jsou jimi pojištěny a poškození, a dále pak také Česká kancelář pojistitelů a škodní zástupci.

Pojistitel musí mít oprávnění k provozování tohoto typu pojištění odpovědnosti. Jedná se tedy o pojišťovnu, která dostala povolení udělené Českou národní bankou. Seznam těchto pojišťoven můžeme nalézt v příloze č. 1. Můžeme také hovořit o pojišťovně která má sídlo v některé zemi EHP vykonávat takovouto

¹³⁴ KAZDA, Petr. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2016. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7552-259-7. s. 15-16.

¹³⁵ KAZDA, Petr. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2016. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7552-259-7. s. 15-16.

¹³⁶ Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 27. 9. 2006, sp. zn. 25 Cdo 3125/2005.

¹³⁷ KAZDA, Petr. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2016. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7552-259-7. s. 16.

činnost na základě jednotného evropského pasu. Pojistitel musí uzavřít pojistnou smlouvu, a to na základě tzv. kontrakční povinnosti. Tato povinnost dovoluje odmítnout uzavření smlouvy pouze pokud návrh na její uzavření neodporuje zákonu. Od zákona je možné se odchýlit v rámci pojistné smlouvy a pouze v případě, že nedochází k snížení či omezení nároku poškozeného.¹³⁸

Pojistník je osoba, která uzavírá pojistnou smlouvu. Právní vztah z ní plynoucí vzniká na základě jeho projevu vůle. V pojišťovací praxi se jen zřídka setkáváme s termínem pojistník, a to především proto, že často nastává situace splynutí osoby pojistníka a osoby pojištěné. Kdo tedy nese povinnost ze zákona uzavřít pojištění odpovědnosti v případech, když tyto dvě osoby nesplývají v jednu.¹³⁹

Touto problematikou se zabývá hlavně soudní praxe. Opětovně se v této práci dostáváme k problematice leasingových smluv. Nejvyšší soud uvedl, že „odpovědnost provozovatele vozidla za škodu způsobenou jeho provozem (§ 427 obč. zák.) nelze smluvně převádět.“

V případě tzv. leasingu je třeba při určení provozovatele vozidla posoudit podle obsahu příslušné smlouvy, jaký rozsah práv k vozidlu vlastník převedl na leasingového nájemce. Za provozovatele vozidla nelze leasingového nájemce považovat tehdy, jestliže podle smlouvy byl oprávněn vozidlo za úplaty užívat obvyklým způsobem, aniž na něm směl provádět technické úpravy s výjimkou nutných oprav, měl hradit pouze údržbu a opravy vozidla a nebyl povinen vozidlo pojistit (pouze připojistit při cestě do zahraničí), přičemž pojištění vozidla včetně „zákonného pojištění“ bylo zahrnuto v „půjčovném“.¹⁴⁰

Osoba v jejíž prospěch je pojištění sjednáno je tedy nazývána pojištěným. Tím je nejen provozovatel vozidla, ale také řidič vozidla, který použije vozidlo se souhlasem i bez souhlasu provozovatele. Pokud se jedná o opravu vozidla, je pojištěným také osoba provozující závod, ve kterém je pojištěné vozidlo opravováno.¹⁴¹

Když už jsme si tedy přiblížili, na jaké vozidlo se bude pojištění vztahovat můžeme se tedy dále věnovat samotnému vzniku tohoto pojištění. Hlavním

¹³⁸ KARFÍKOVÁ, Marie a Vladimír PŘIKRYL. *Pojišťovací právo*. Praha: Leges, 2010. Student (Leges). ISBN 978-80-87212-45-5. s. 302.

¹³⁹ KAZDA, Petr. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2016. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7552-259-7. s. 18-20.

¹⁴⁰ Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 27. 11. 2007, sp. zn. 25 Cdo 2563/2005.

¹⁴¹ KAZDA, Petr. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2016. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7552-259-7. s. 20-21.

předpokladem vzniku pojištění je uzavření pojistné smlouvy. Pojistná smlouva je uzavřena mezi pojistníkem a pojistitelem. Jedná se tedy o dvoustranné právní jednání. Ve smlouvě se odráží vůle stran zřídit mezi sebou závazek a v budoucnu se řídit obsahem smlouvy. Pojistná smlouva musí být uzavřena na základě občanského zákoníku.¹⁴²

Rozdíl oproti předchozí úpravě je v tom, že pojištění vzniká až okamžikem uzavřením smlouvy. Dříve toto pojištění vznikalo uvedením vozidla do provozu. Osobou, která je povinná uzavřít pojištění je dle našeho právního systému vlastník či spoluvlastník vozidla. Povinný k uzavření pojištění je také řidič cizozemského vozidla.¹⁴³ Povinnost uzavřít pojistnou smlouvu vlastníkem vozidla je také naplněna v případech, kdy pojistnou smlouvu o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla uzavře jiná osoba. Tato osoba se odlišuje od vlastníka tohoto tuzemského vozidla a řidiče cizozemského vozidla. Může jím například být provozovatel vozidla. V takovýchto situacích se bude jednat o institut pojištění cizího pojistného nebezpečí. Tento institut je upraven v paragrafu 10 zákona o pojistné smlouvě a dále pak také obecně v občanském zákoníku, a to přesněji v § 2767.¹⁴⁴

Právní úprava tedy zakotvuje povinnost vlastníka pojistit vozidlo, a to z toho důvodu, že vlastník má faktickou a právní moc nad vozidlem. Soudní praxe stanovila, že uložení takovéto povinnosti vlastníkovi není v rozporu s ostatní úpravou odpovědnosti z provozu vozidla a považuje ji za odraz skutečnosti.¹⁴⁵

Po uzavření pojistné smlouvy vydá pojistitel pojistníkovi doklad o uzavření pojistné smlouvy a zelenou kartu. V současné době je zelená karta jediným platným dokladem o uzavření smlouvy o pojištění. Zelená karta je mezinárodní osvědčení o tomto pojištění. Uzavřené pojištění musí platit na základě jediného pojistného na území všech členských států EU a dalších států které jsou taxativně vymezeny. Jejich seznam je přiložen v rámci Přílohy č. 2. Platnost tohoto pojištění v těchto státech musí pojistitel vyznačit přímo na zelené kartě. Během řízení vozidla má

¹⁴² JANDOVÁ, Lucie. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla: komentář*. 2. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2019. Beckovy komentáře. ISBN 978-80-7400-765-1. s. 38.

¹⁴³ § 3 zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících.

¹⁴⁴ PŘÍKRYL, Vladimír a Pavel BUŠTA. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla: Komentář*[online]. Wolters Kluwer, 2014 [cit. 2020-04-13]. ISBN 978-80-904270-5-1. Dostupné z: <https://www.noveaspi.cz/products/lawText/13/32609/1/2/komentar-wkcr-c-168-1999-sb-zakon-o-pojisteni-odpovednosti-z-provozu-vozidla-komentar#>

¹⁴⁵ Rozhodnutí Ústavního soudu České republiky ze dne 11. 3. 2008, sp. zn. III.ÚS 812/06.

řidič vozidla povinnost u sebe zelenou kartu mít. Za nepředložení zelené karty během silniční kontroly může hrozit peněžní pokuta.¹⁴⁶

V rámci jedné pojistné smlouvy je možné pojistit více vozidel, která mají stejného vlastníka či provozovatele. V této době se setkáváme také s institutem tzv. Otevřených flotil. Jedná se především o marketingový tah pojišťoven, kde se jedná o určitou dobu množstevní slevy. Pojišťovna je ochotná poskytnout zvýhodněné ceny velkým smluvním partnerům. Uzavírá se jedna Rámcová smlouva a na základě jejích dodatků jsou k ní připojeni jednotliví vlastníci vozidel.¹⁴⁷

Dle mého názoru má tento institut negativní vlastnosti. Kromě výhodné ceny, ztrácí vlastník vozidla možnost ovlivňovat obsah pojistné smlouvy, a to znamená dokonce nemožnost ukončení takové smlouvy. Pojistnou smlouvu v tomto případě totiž uzavírá osoba pojistníka, která není vlastníkem pojištěného vozidla a často tedy neexistuje žádný zájem na pojistné ochraně vlastníka.

4.3. Limity pojistného plnění

Limitem pojistného plnění je především minimální hranice plnění pojistitele při jediné škodné události. Na rozdíl od některých jiných pojistných smluv se nejedná ve výši plnění všech škodných událostí. Je běžným faktem, že v rámci jedné škodné události vznikne více pojistných událostí.

Výše pojistného limitu se samozřejmě v čase mění a předpokládá se, že tomu tak bude i nadále. Základní limity jsou stanovené ve směrnicích Evropské unie, a to v eurech. Stát transportuje tyto směrnice do vnitrostátního práva, ale při výrazných změnách kurzu musí dbát na odpovídající úpravu.¹⁴⁸

V rámci újmy, která vznikla při ublížení na zdraví nebo usmrcení je výše pojistného stanovena na minimálně 35 000 000 Kč, a to za každého zraněného nebo usmrceného. To zahrnuje také výdaje vynaložené na péči, která je hrazená v rámci veřejného zdravotního pojištění a regresního nároku.¹⁴⁹

Pokud půjde o újmu na věci či ušlém zisku je minimální výše opět stanovena na 35 000 000 Kč ale bez ohledu na počet poškozených. Náklady právního

¹⁴⁶ KAZDA, Petr. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2016. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7552-259-7. s. 26.

¹⁴⁷ KAZDA, Petr. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2016. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7552-259-7. s. 38.

¹⁴⁸ KAZDA, Petr. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2016. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7552-259-7. s. 43.

¹⁴⁹ Zákon č. 187/2006 Sb., o nemocenském pojištění.

zastoupení nejsou v rámci pojistného limitovány. Převýšení těchto limitů bude nahrazovat pojištěný škůdce sám, a to z vlastních zdrojů.¹⁵⁰

Horní výše není zákonem omezena. V pojistné smlouvě je možné si dohodnout vyšší limit a ale také neomezený limit výše plnění.

4.4. Výše pojistného

Jednou ze základních povinností pojistníka je povinnost platit pojistné. Zákon limituje výše pojistného. Pojišťovny jsou povinny dle zákona o pojišťovnictví stanovit výši pojistného na základě reálných pojistně matematických předpokladů. Výše pojistného musí být stanovena tak, aby byla reálná dlouhodobá splnitelnost plynoucí ze všech závazků z provozované pojišťovací činnosti.¹⁵¹

Při výpočtu výše pojistného musí být využita zásada rovného zacházení s prostředky ochrany před diskriminací. To ale nevylučuje metody zohledňující pohlaví, věk či zdravotní stav. Nesmí ale docházet k rozdílné výši pojistného a pojistného plnění na základě pohlaví, věku či zdravotního stavu. Dříve nebylo dovoleno stanovovat výši na základě věku, to ale změnil rozsudek ESD Test-Achats, C-236/09.

Důležitým faktorem pro určení výše pojistného je také faktor, který se vztahuje ke konkrétnímu pojistníkovi. Je nutné zohlednit celkový škodní průběh daného pojistníka, a to i s ohledem na jiné pojistitele. V potaz je ale brána pouze konkrétní osoba pojistníka.

V situacích bez škodného průběhu dochází k zohlednění tohoto faktu formou slevy na pojistném. Tato sleva je v rámci tohoto konkrétního pojištění označována jako tzv. bonus. Naopak v případě přírážky na pojištění nazýváme tento institut tzv. malus.

Výše pojistného musí být stanovena tak aby bylo možné pokrýt také příspěvky Kanceláři.¹⁵²

¹⁵⁰ PŘIKRYL, Vladimír a Pavel BUŠTA. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla: Komentář*[online]. Wolters Kluwer, 2014 [cit. 2020-04-13]. ISBN 978-80-904270-5-1. Dostupné z: <https://www.noveaspi.cz/products/lawText/13/32609/1/2/komentar-wkcr-c-168-1999-sb-zakon-o-pojisteni-odpovednosti-z-provozu-vozidla-komentar#>

¹⁵¹ JANDOVÁ, Lucie. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla: komentář*. 2. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2019. Beckovy komentáře. ISBN 978-80-7400-765-1. s. 73.

¹⁵² JANDOVÁ, Lucie. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla: komentář*. 2. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2019. Beckovy komentáře. ISBN 978-80-7400-765-1. s. 73.

4.5. Výjimky z pojištění

Jak už bylo nastíněno výjimky z pojištění budou mít řidiči cizozemských vozidel, kteří budou mít platnou zelenou kartu. Dále také vozidla, které mají pojištění odpovědnosti na území České republiky zaručené kanceláří pojistitelů cizích států. Jejich dokladem je státní poznávací značka takového vozidla. Takovéto zaručení vychází z Multilaterální dohody o zárukách mezi národními kanceláři pojistitelů a Jednotné dohody mezi národními kanceláři.

Druhou skupinou vozidel jsou vozidla, která jsou ve vlastnictví státu. Zde se nejedná o riziko platební neschopnosti v případech škodných událostí. Jedná se tedy o vozidla složek integrovaného záchranného systému neužívaná pro podnikání zařazená do integrovaného záchranného systému kraje, vozidla provozovaná Bezpečnostní informační službou, Vojenským zpravodajstvím, Úřadem pro zahraniční styky a informace, Policií ČR, sbory dobrovolných hasičů obce. Případnou újmu způsobenou takovýmto vozidlem hradí Ministerstvo financí.¹⁵³

4.6. Rozsah pojištění

V rámci osobního hlediska se rozsah pojištění odpovědnosti vztahuje na každou osobu, která je povinná k náhradě újmy způsobené provozem vozidla, které je uvedené v pojistné smlouvě. Na rozdíl od některých zahraničních úprav není tedy pojištění vázané na konkrétní osobu. Takovou osobou může být kromě vlastníka také například provozovatel či ale zcela odlišná osoba, která v okamžiku vzniku a odpovědnosti za újmu vozidlo řídila.¹⁵⁴

Územní rozsah tohoto pojištění se vztahuje na území všech členských států EU a jiných států, které tvoří evropský hospodářský prostor. Dále se také vztahuje na taxativně vymezené státy, které stanoví Ministerstvo financí vyhláškou.¹⁵⁵ Pojistitel má také možnost vyznačit v rámci zelené karty platnost pojištění i na území dalších států.¹⁵⁶

¹⁵³ PŘIKRYL, Vladimír a Pavel BUŠTA. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla: Komentář* [online]. Wolters Kluwer, 2014 [cit. 2020-04-13]. ISBN 978-80-904270-5-1. Dostupné z: <https://www.noveaspi.cz/products/lawText/13/32609/1/2/komentar-wkcr-c-168-1999-sb-zakon-o-pojisteni-odpovednosti-z-provozu-vozidla-komentar#>

¹⁵⁴ § 6 odst. 1 zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

¹⁵⁵ Taxativní výčet v Příloze č. 2.

¹⁵⁶ LOJDOVÁ, Evelyn a Stanislav ŠIŠLÁK. *Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla* [online]. 2016 [cit. 2020-04-13]. Dostupné z: <https://www.epravo.cz/top/clanky/pojisteni-odpovednosti-z-provozu-vozidla-102040.html>

Věcný rozsah pojištění, který je logicky nejširším okruhem, je upraven podle úpravy v rámci občanského zákoníku. Tu jsme již blíže probrali v rámci předchozí kapitoly. Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla upravuje čtyři okruhy, které jsou hrazeny v rozsahu daném občanským zákoníkem. Jedná se tedy o:

- a) škody na zdraví nebo usmrcením,
- b) škody vzniklé poškozením, zničením nebo ztrátou věci, jakož i škody vzniklé odcizením, pokud pozbyla fyzická osoba schopnost věc opatrovat,
- c) škody, která má povahu ušlého zisku,
- d) účelně vynaložených nákladů spojených s právním zastoupením při uplatňování nároků podle předchozích bodů.¹⁵⁷

4.7. Výluky z pojištění odpovědnosti

Jako každé pojištění, ani tohle není bezmezné. Některé případy toto pojištění tedy nepokrývá. Ty jsou vymezené formou taxativního výčtu v rámci §7 zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Tyto případy se shodují v jednom bodě. Vždy se jedná o újmu vlastní. Nehradí se tedy újma způsobená řidiči vozidla. V případech, kdy dojde k újmě manžela osoby, který újmu způsobila, či osobě, která s touto osobou žije v jedné domácnosti¹⁵⁸, bude se nahrazovat pouze újma, která vznikla v rámci ublížení na zdraví či usmrcením.

V rámci vstupu do EU došlo k zařazení další zákonné výluky. Tím jsou situace, kdy dochází ke střetu dvou vozidel jednoho vlastníka. I z tohoto pravidla existují ale výjimky. Pokud je vlastníkem vozidel tatáž osoba, ale provozovatelé jsou odlišní, bude újma z takovéto škodné události nahrazena. Opět zde narážíme především na případy leasingových smluv.¹⁵⁹

4.8. Regresní nárok

Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla zakládá právo pojistitele v taxativně vymezených případech na úhradu částky vyplacené poškozenému. Všechny důvody jsou vymezeny v rámci § 10 výše zmíněného zákona. Dle mého

¹⁵⁷ JANDOVÁ, Lucie. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla: komentář*. 2. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2019. Beckovy komentáře. ISBN 978-80-7400-765-1. s. 87.

¹⁵⁸ Nový občanský zákoník neobsahuje definici domácnosti, a tak se v těchto případech i nadále řídíme starým občanským zákoníkem. Ten za domácnost považuje fyzické osoby, které spolu trvale žijí a společně uhrazují náklady na své potřeby.

¹⁵⁹ KAZDA, Petr. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2016. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7552-259-7. s. 69-73.

názoru by na tento nárok bylo možné napsat celou seminární práci, a tak se tedy pokusím o krátké shrnutí.

Jedná se o případy, kdy není možné po pojistiteli spravedlivě požadovat, aby došlo k náhradě na jeho úkor. Judikaturou bylo ustanoveno, že se jedná o zvláštní originární právo pojistitele.¹⁶⁰ To zakládá právo na náhradu plnění, které za pojistníka splnil pojistitel.

V těchto případech náleží důkazní břemeno pojistiteli. Ten má za úkol prokázat některou z následujících situací. První možností je úmyslné zavinění újmy. V těchto případech se úmysl bude posuzovat z pohledu trestněprávních předpisů. Následující situace vyvstává z porušení povinností po nehodě. Příkladem může být nedodržení povinnosti sepsat bez zbytečného odkladu společný záznam o dopravní nehodě či neohlášení dopravní nehody. Podrobněji jsou tyto povinnosti upraveny v § 47 odst. 3 zákona o provozu na pozemních komunikacích.¹⁶¹

Další situace vyplývají z porušení základních povinností řidiče při provozu vozidla, pokud v souvislosti s tímto porušením dojde k újmě. Jedná se o nedostatky vozidla či okolnosti na straně řidiče, které mohou spočívat v absenci řidičského oprávnění či zákazu řídit vozidlo. Dále se pak může jednat o řízení pod vlivem návykových látek, a to ať už se jedná o užití alkoholu či omamné nebo psychotropní látky.

Pojistník také nebude hradit újmu, která byla způsobena osobou, která nebyla oprávněna k použití pojištěného vozidla. Posledním důvodem, který také považuji za dobrý zmínit je porušení informační povinnosti. Tato povinnost je uložena zájemci o pojištění a pojištěnému ze zákona. Ten musí odpovídat „*pravdivě a úplně na všechny písemné dotazy pojistitele na skutečnosti, které mají význam pro pojistitelovo rozhodnutí, jak ohodnotí pojistné riziko, zda je pojistí a za jakých podmínek.*“¹⁶²

4.9. Povinnosti pojištěného a pojistitele

Během průběhu pojištění vzniká pojistiteli několik obecných povinností. Hlavní z nich je povinnost vyplývající z pojistné smlouvy. Jedná se o povinnost

¹⁶⁰ Usnesení Nejvyššího soudu České republiky ze dne 22.11.2011, sp. zn. 32 Cdo 3266/2010.

¹⁶¹ JANDOVIČ, Lucie. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla: komentář*. 2. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2019. Beckovy komentáře. ISBN 978-80-7400-765-1. s. 293.

¹⁶² JANDOVIČ, Lucie. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla: komentář*. 2. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2019. Beckovy komentáře. ISBN 978-80-7400-765-1. s. 293.

platit smluvené pojistné po celou dobu trvání pojištění řádně a včas. Jak už bylo výše zmíněnou je zde také povinnost pojistitele odpovídat a poskytovat informace na písemné vyžádání pojistníka.

Prevenční povinnost, která zakotvuje počínání si tak, aby nedocházelo či se předcházelo pojistným událostem, je uložena pojištěnému. Této povinnosti je vyhověno v případě dodržování právních předpisů týkajících se provozu vozidla. Pojištěný má také povinnost zmenšit nebezpečí či zcela odvrátit pojistnou událost.¹⁶³

Tato prevenční povinnost se vztahuje i na porušování porušování těchto povinností ze strany třetích osob. Pojištěný nesmí strpět takovéto porušování.¹⁶⁴

Povinnosti, které jsou uloženy pojištěnému v souvislosti s řešením pojistné události jsou zakotveny v § 8 zákona a pojištění odpovědnosti za újmu z provozu vozidla. Hlavní povinností je oznámení písemně a bez zbytečného odkladu pojistiteli že došlo k dané škodné události. V tomto oznámení bude také uveden skutkový stav, který se týká škodné události. Musí být přiloženy i příslušné doklady. A v rámci dalšího postupu musí být dodržovány pokyny pojišťovny.¹⁶⁵

Za předpokladu, že bylo proti pojištěnému uplatněno právo na náhradu škody je třeba tato skutečnost byla bez odkladu písemně sděleno pojišťovně. Písemné sdělení by mělo také obsahovat vyjádření k požadované náhradě a její výši. Další povinností je neprodleně informovat pojistitele o průběhu a popřípadě výsledku případného zahájení správního či trestního řízení.

Pojištěný má nejenom povinnosti vůči pojistiteli ale často také vůči poškozenému. Takovou povinností je například sdělit nezbytné údaje pro uplatnění práva na náhradu škody na žádost poškozenému. Jedná se především o jméno, příjmení, bydliště, údaje o pojistiteli, informace o vozidlu a jeho registrační značce.¹⁶⁶

¹⁶³ PŘIKRYL, Vladimír a Pavel BUŠTA. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla: Komentář*[online]. Wolters Kluwer, 2014 [cit. 2020-04-13]. ISBN 978-80-904270-5-1. Dostupné z: <https://www.noveaspi.cz/products/lawText/13/32609/1/2/komentar-wkcr-c-168-1999-sb-zakon-o-pojisteni-odpovednosti-z-provozu-vozidla-komentar#>

¹⁶⁴ STÁREK, Zbyněk. *Jak pojistit automobil*. 1. vyd. Brno: CP Books, 2005. ISBN 80-722-6953-4. s. 23.

¹⁶⁵ PŘIKRYL, Vladimír a Pavel BUŠTA. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla: Komentář*[online]. Wolters Kluwer, 2014 [cit. 2020-04-13]. ISBN 978-80-904270-5-1. Dostupné z: <https://www.noveaspi.cz/products/lawText/13/32609/1/2/komentar-wkcr-c-168-1999-sb-zakon-o-pojisteni-odpovednosti-z-provozu-vozidla-komentar#>

¹⁶⁶ PŘIKRYL, Vladimír a Pavel BUŠTA. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla: Komentář*[online]. Wolters Kluwer, 2014 [cit. 2020-04-13]. ISBN 978-80-904270-5-1. Dostupné z: <https://www.noveaspi.cz/products/lawText/13/32609/1/2/komentar-wkcr-c-168-1999-sb-zakon-o-pojisteni-odpovednosti-z-provozu-vozidla-komentar#>

Řidič má dále také povinnosti, které jsou vymezeny dle zákona o provozu na pozemních komunikacích. Jeho povinnosti sestávající z tohoto předpisu jsou povinnosti řidiče jakožto účastníka nehody. I když jsou bezpochyby velmi důležitými, v rámci naší problematiky je nepovažuji za až tak stěžejní. Proto si dovolím zmínit pouze pár příkladů. Jedná se například o povinnost neprodleně zastavit vozidlo, které bylo součástí dopravní nehody, učinit veškerá opatření proto, aby nedošlo k ohrožení bezpečnosti provozu v místě nehody a dále pak například zdržení se užití alkoholu či jiných omamných a psychotropních látek po nehodě, a to alespoň po dobu, než je možné zjistit, zda nedošlo k užití takovéto návykové látky před či během jízdy, která předcházela škodné události.¹⁶⁷

4.10. Pojistné plnění

Kvůli požadavkům EU byl zaveden institut přímý nárok poškozeného vůči pojistiteli. Je tomu tak především z důvodu snadnějšího uplatnění nároku na náhradu újmy poškozených. Jedná se o originální právo poškozeného. Toto právo může poškozený uplatnit buď vůči pojistiteli či vůči Kanceláři, a to v případě kdy se jedná o plnění z garančního fondu.¹⁶⁸

Nárok pojištěného vůči pojistiteli byl dříve považován za uplatnitelný až v momentě, kdy proti pojištěnému byla pravomocně uložena povinnost k náhradě škody. Tento závěr byl ale v nedávné minulosti překonán judikaturou Nejvyššího soudu. Byla tak zakotvena legitimace pojištěného k uplatnění práva vůči pojistiteli na uhrazení vzniklé škody přímo poškozenému.¹⁶⁹

Po nahlášení škodné události je pojistitel povinen provést šetření škodné události. Toto šetření musí být provedeno do 3 měsíců od oznámení škodné události. Pojistitel pak musí oznámit výši pojistného plnění a důvody týkající se stanovené výše a případného zamítnutí některých nároků, které byli pojistitel zamítnuty či sníženy.

Splatnost pojistného plnění je stanovena maximálně do 15 dnů. Běh splatnosti počíná od doby ukončení šetření škodné události či od chvíle doručení pravomocného rozhodnutí soudu o povinnosti náhrady pojistiteli. Je také stanoven úrok v případě prodlení. Ten je odvozen od diskontní sazby stanovené Českou

¹⁶⁷ Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

¹⁶⁸ JANDOVIČ, Lucie. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla: komentář*. 2. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2019. Beckovy komentáře. ISBN 978-80-7400-765-1. s. 262.

¹⁶⁹ Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 18. 10. 2017, sp. zn. 31 Cdo 1704/2016.

národní bankou. Tyto úroky jsou platné od prvního dne z prodlení. Jsou navýšené o 4 %.¹⁷⁰

4.11. Hraniční pojištění

Už tedy víme, že na pozemních komunikacích v České republice může být provozováno pouze vozidlo které má k sobě sjednané pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Tato povinnost se vztahuje jak na české vozidla, tak na zahraniční vozidla. Byla také zmíněna možnost držitele platné zelené karty, která byla vydána v rámci cizího státu či vozidla, která mají pojištění odpovědnosti na území České republiky zaručené kanceláří pojistitelů cizích států. V případě že tedy řidič nesplňuje ani jednu z těchto dvou možností, musí při vstupu vozidla do České republiky uzavřít pojistnou smlouvu, která upravuje tzv. hraniční pojištění.

Takovéto pojištění bude uzavřeno zaplacením pojistného na dobu provozování vozidla na území České republiky. Nejmenší možnou stanovenou dobou, na kterou je možné toto pojištění uzavřít je doba 15 dnů. Příjmy z tohoto pojištění putují do garančního fondu Kanceláře. Řidič při zaplacení obdrží doklad o uzavření pojištění. Policie České republiky neumožní bez hraničního pojištění vozidlu na území České republiky jízdu. Hraniční pojištění se uzavírá při vstupu na území EU a toto pojištění je platné na území všech států Evropského společenství. Z důvodu polohy České republiky tak pro nás tento institut bude spíše okrajový.¹⁷¹

4.12. Přerušování

Existuje také možnost přerušování pojištění v průběhu pojistné doby. Zákon o pojištění z provozu vozidla, tuto problematiku neupravuje. Je třeba použít subsidiárně občanského zákoníku. Dochází k němu hlavně v případech, kdy pojistník neplatí sjednané pojistné. V době, kdy není tato povinnost splněna, dochází ke vzniku práva naplnění ze škodných událostí. Účel této úpravy je především ochrana pojistitele před neplněním povinností pojistníka. Ten, jak už bylo zmíněno, má povinnost platit pojistné řádně a včas. Přerušování pojistného je možné provést v případech, kdy není povinnost uhradit pojistné splacena do dvou

¹⁷⁰ JANDOVÁ, Lucie. Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla: komentář. 2. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2019. Beckovy komentáře. ISBN 978-80-7400-765-1. s. 262.

¹⁷¹ JANDOVÁ, Lucie. Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla: komentář. 2. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2019. Beckovy komentáře. ISBN 978-80-7400-765-1. s. 340.

měsíců od její splatnosti. Toto přerušení může trvat až do okamžiku zaplacení dlužného pojistného. Obecně platí že doba přerušení pojistného se nebude započítávat do pojistné doby. Je ale umožněno odchýlení se od tohoto obecného pravidla v rámci pojistné smlouvy.¹⁷²

4.13. Zánik pojištění

Zákon o pojištění z provozu vozidla také vymezuje možnosti zániku pojištění o odpovědnosti z provozu vozidla. Samozřejmě nelze vyloučit využití jiných způsobů zániku, a to především v rámci subsidiární úpravy v občanském zákoníku.

Pojištění zaniká:

- a) dnem, kdy pojistník oznámil pojistiteli změnu vlastníka vozidla,
- b) dnem, kdy vozidlo přestalo fyzicky existovat,
- c) dnem vyřazení vozidla z evidence,
- d) odcizením vozidla,
- e) dnem následujícím po uplynutí lhůty stanovené pojistitelem v upomínce k zaplacení pojistného (lhůta nesmí být kratší než měsíc, upomínka musí obsahovat upozornění na zánik pojištění),
- f) výpovědí,
- g) dohodou,
- h) uplynutím doby, na kterou bylo pojištění sjednáno.¹⁷³

V momentě zániku pojištění musí pojistník odevzdat pojistiteli zelenou kartu a s ní i doklad o pojištění. Při písemném zažádání pojistníka o vydání potvrzení o době trvání pojištění odpovědnosti a škodném průběhu musí pojistitel toto potvrzení vydat a to do 15 dnů od doručení žádosti.¹⁷⁴

¹⁷² § 2801 NOZ

¹⁷³ JANDOVÁ, Lucie. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla: komentář*. 2. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2019. Beckovy komentáře. ISBN 978-80-7400-765-1. s. 315.

¹⁷⁴ ZÁRYBNICKÁ, Jana a Karel SCHELLE. *Pojištění odpovědnosti za škodu: (historie a současnost)*. Ostrava: Key Publishing, 2010. Právo (Key Publishing). ISBN 978-80-7418-061-3. s. 125.

5. Závěr

V rámci této práce jsem se tedy pokusila proniknout do speciálních ustanoveních této problematiky. Za účelem dosažení cílů, které jsem si dala na začátku této diplomové práce, jsem prostudovala značné množství dostupné literatury a článků. Pokusila jsem se lépe přiblížit čtenáři obsah ustanoveních za pomoci soudní praxe a praktických příkladů.

Odpovědnost za újmu způsobenou provozem vozidla je zvláštním typem odpovědnosti za škodu. Hlavním rozdílem je především fakt, že tento zvláštní typ odpovědnosti posuzuje odpovědnost z objektivního hlediska, a tím se výrazně liší od obecné úpravy. Snažila jsem se nastínit rozdíly mezi obecnou a zvláštní úpravou a vytyčit body, ve kterých se shodují. Je nutné podotknout, že využití práva na náhradu škody podle obecné úpravy zároveň se zvláštní úpravou není vyloučeno.

Pro lepší pochopení důvodu pro existenci této zvláštní úpravy a také zvláště vymezené úpravy její pojištění, jsem zapracovala do diplomové práce historii těchto institutů v Čechách.

Povinné smluvní pojištění, kterému jsem se věnovala především v závěru této diplomové práce, představuje významnou „opěrnou hůl“ pro odpovědnost za újmu způsobenou provozem vozidla. Zabezpečuje ochranu jak provozovatele vozidla, tak poškozeného.

Dovolila bych si zdůraznit, že se nejedná o havarijní pojištění. To má oproti pojištění z provozu vozidla zcela odlišný význam. Havarijní pojištění slouží především k ochraně vlastního majetku, na který se pojištění z provozu vozidla nevztahuje.

Dle mého názoru, je zcela fatální se s touto problematikou důkladně seznámit, a to především pokud jste vlastníci, provozovatelé či řidiči vozidla. Samozřejmě i v případě, že nejste ani jednou z těchto osob, je také dobré se v rámci této problematiky poučit, a to především z důvodu, že mohou vyvstat situace ve kterých se stanete poškozenou osobou.

Je zcela jasné, že odpovědnost za újmu způsobenou provozem vozidla dopravních prostředků byla, je a v blízké budoucnosti stále bude součástí našich životů. Pokládám proto za velmi důležité se s touto problematikou lépe seznámit. Víme už, že vývoj této odpovědnosti a jejího pojištění úzce souvisí s technickým rozvojem, a tak to bude i nadále.

Ve světě, kde každý den vznikají stovky nových technologií nás a zákonodárce čeká spousta nových nástrah, které budou spjaté s provozováním vozidel. V nejbližší budoucnosti nás dozajisté čekají problémy s autonomními vozidly, jak bylo uvedeno v rámci podkapitolky zabývající se právní úpravou de lege ferenda. Jsem velmi zvědavá, jak si zákonodárci poradí s dalším technický vývojem.

Summary

The purpose of this diploma thesis is to analyse the legal regulation of liability for damage and harm arising from the use of a vehicle. The thesis is divided into five chapters. They then divided into subchapter for better orientation in the text.

The first chapter is a simple introduction to this issue. The second chapter has historical content. It should show the historical development of the issue through Czech legal history. The reader should for the second chapter understand the reason for the need for the legislation of this issue.

The third chapter tries to bring an understanding of liability for harm arising from the use of a vehicle as a special case of liability in the Czech law system. It also draws the line between the general liability for damage and points out the differences between these two liabilities. The fourth chapter focuses on the insurance of this liability. The last chapter is the conclusion of my thoughts and knowledge of this issue.

To fill the purpose of this diploma thesis I analysed literature and articles and to better describe the legal provisions I used case law and practical examples. I also tried to outline the legislation *de lege ferenda*.

Použité zdroje

Odborná literatura a komentáře

1. BĚLOHLÁVEK, Alexander J. *Nový občanský zákoník: srovnání dosavadní a nové občanskoprávní úpravy včetně předpisů souvisejících*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2012. ISBN 978-80-7380-413-8.
2. DAŇHEL, Jaroslav. *Pojistná teorie*. 2. vyd. Praha: Professional Publishing, 2006. ISBN 80-86946-00-2.
3. DVOŘÁK, Jan, Jiří ŠVESTKA a Michaela ZUKLÍNOVÁ. *Občanské právo hmotné*. Vydání první. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2016. ISBN 9788074789373.
4. Dvořák, Jan, Švestka, Jiří, Zuklínová, Michaela. *Občanské právo hmotné*. 2., aktualizované a doplněné vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2016. ISBN 978-80-7552-187-3.
5. ELIÁŠ, Karel. *Občanský zákoník: velký akademický komentář: úplný text zákona s komentářem, judikaturou a literaturou podle stavu k 1.4.2008*. Praha: Linde, 2008. *Zákony – komentáře*. ISBN 978-80-7201-687-7.
6. GERLOCH, Aleš. *Teorie práva*. 6., aktualiz. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2013. ISBN 978-80-7380-454-1.
7. HULMÁK, Milan. *Občanský zákoník VI: závazkové právo: zvláštní část (§ 2055-3014): komentář*. Praha: C.H. Beck, 2014. *Velké komentáře*. ISBN 978-80-7400-287-8.
8. CHALOUPECKÝ, Josef a Miroslav MARVAN. *Dějiny pojišťovnictví v Československu*. Praha: Česká pojišťovna, 1997.
9. JANDOVÁ, Lucie. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla: komentář*. V Praze: C.H. Beck, 2012. *Beckovy komentáře*. ISBN 978-80-7179-461-5.
10. JANDOVÁ, Lucie. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla: komentář*. 2. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2019. *Beckovy komentáře*. ISBN 978-80-7400-765-1.
11. JANKŮ, Martin a Karel MAREK. *Soukromé právo po rekodifikaci*. Praha: Vysoká škola finanční a správní, 2018. Eupress. ISBN 978-80-7408-167-5.
12. KARFÍKOVÁ, Marie a Vladimír PŘIKRYL. *Pojišťovací právo*. Praha: Leges, 2010. Student (Leges). ISBN 978-80-87212-45-5.

13. KARFÍKOVÁ, Marie a Vladimír PŘIKRYL. *Pojišťovací právo*. Praha: Leges, 2010. Student (Leges). ISBN 978-80-87212-45-5.
14. KARFÍKOVÁ, Marie. *Základy pojišťovacího práva*. Praha: Orac, 2001. Studijní texty (Orac). ISBN 80-86199-27-4.
15. KAZDA, Petr. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2016. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7552-259-7.
16. KAZDA, Petr. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2016. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7552-259-7.
17. KOBLIHA, Ivan; ELISCHER, David 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.
18. KOPECKÝ, Karel. *Povinné ručení: otázky a odpovědi*. 2., rozš. vyd. Praha: Grada, 2005. Osobní a rodinné finance. ISBN 80-247-1065-X.
19. MARVAN, Miroslav; CHALOUPECKÝ, Josef. *Dějiny pojišťovnictví v Československu*. 2. díl. 1. vydání. Bratislava: Alfa Konti. 1993. ISBN 80-88739-01-2.
20. MARVAN, Miroslav; CHALOUPECKÝ, Josef. *Dějiny pojišťovnictví v Československu, 2. díl*. 1. vyd. Bratislava: Alfa Konti, 1993. ISBN 80-88739-01-2.
21. *Občanský zákoník: komentář*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2014. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 9788074786303.
22. PŘIKRYL, Vladimír a Pavel BUŠTA. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla: Komentář*[online]. Wolters Kluwer, 2014 [cit. 2020-04-13]. ISBN 978-80-904270-5-1. Dostupné z: <https://www.noveaspi.cz/products/lawText/13/32609/1/2/komentar-wkcr-c-168-1999-sb-zakon-o-pojisteni-odpovednosti-z-provozu-vozidla-komentar#>
23. RABAN, Přemysl. *Občanské právo hmotné: závazkové právo*. Brno: Václav Klemm, 2014. ISBN 978-80-87713-11-2.
24. RABAN, Přemysl. *Závazkové právo*. Brno: VK, 2019. ISBN 978-80-87713-18-1.

25. ROZEHNAL, Aleš. Závazkové právo: obecná část: deliktní právo. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2014. Monografie (Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk). ISBN 978-80-7380-496-1.
26. STÁREK, Zbyněk. Jak pojistit automobil. 1. vyd. Brno: CP Books, 2005. ISBN 80-722-6953-4.
27. ŠKOP, Martin a Petr MACHÁČ. *Základy právní nauky*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2011. ISBN 978-80-7357-709-4.
28. ŠVESTKA, Jiří. *Občanský zákoník I komentář*. 2. vyd. Praha: C. H. Beck, 2008. 1186 s. ISBN 978-80-7400-108-6.
29. 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.
30. VÍTOVÁ, Blanka. *Náhrada majetkové a nemajetkové újmy v novém občanském zákoníku: komentář k § 2894 až § 2971: metodika Nejvyššího soudu k náhradě nemajetkové újmy na zdraví*. Olomouc: ANAG, 2015. Právo (ANAG). ISBN 978-80-7263-940-3.
31. ZÁRYBNICKÁ, Jana a Karel SCHELLE. *Pojištění odpovědnosti za škodu: (historie a současnost)*. Ostrava: Key Publishing, 2010. Právo (Key Publishing). ISBN 978-80-7418-061-3.

Právní předpisy

1. Císařský patent č. 946/1811 Sb. zák. soud., Obecný zákoník občanský.
2. nařízení č. 238/1854 ř. z., o udílení koncesí ku stavbě soukromých železnic.
3. zákon č. 27/1869 ř. z., o ručení železnic za tělesné poškození a zabití lidí způsobené na železnicích.
4. zákon č. 147/1902 ř.z., o ručebním závazku železnic.
5. zákon č. 162/1908 ř. z., o ručení za škody z provozování jízdních silostrojů.
6. Zákon č. 198/1932 Sb., o dopravě motorovými vozidly.
7. Zákon č. 81/1935 Sb., o jízdě motorovými vozidly.
8. Zákon č. 86/1937 Sb., o drahách (železniční zákon).
9. Zákon č. 56/1950 Sb., o provozu na veřejných silnicích.
10. Zákon č. 63/1951 Sb., o odpovědnosti za škody způsobené dopravními prostředky.
11. Zákon č. 172/1925 Sb., o letectví.

12. Zákon č. 40/1964 Sb., Občanský zákoník.
13. zákon č. 82/1966 Sb. o pojišťovnictví.
14. Zákon 162/1968 Sb., kterým se mění zákon č. 82/1966 Sb. o pojišťovnictví.
15. Zákon č. 185/1991 Sb., České národní rady o pojišťovnictví.
16. Zákon č. 513/1991 Sb., Obchodní zákoník.
17. Zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích.
18. Zákon č. 151/1997 Sb., o oceňování majetku a o změně některých zákonů (zákon o oceňování majetku).
19. Zákon č. 82/1998 Sb., o odpovědnosti za škodu způsobenou při výkonu veřejné moci rozhodnutím nebo nesprávným úředním postupem a o změně zákona České národní rady č. 358/1992 Sb., o notářích a jejich činnosti (notářský řád).
20. 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).
21. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu).
22. Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona 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 zákona č. 307/1999 Sb.
23. Zákon č. 37/2004 Sb., o pojistné smlouvě a o změně souvisejících zákonů (zákon o pojistné smlouvě).
24. Zákon č. 278/2009 Sb., o změně zákonů v souvislosti s přijetím zákona o pojišťovnictví.
25. Zákon č. 89/2012 Sb., Občanský zákoník.
26. Nařízení č. 238/1854 ř. z., o udílení koncesí ku stavbě soukromých železnic, tzv. železniční koncesní zákon.
27. Nařízení vlády č. 54/1953 Sb. z. a n., o provozu na silnicích.
28. Nařízení č. 238/1854 ř. z., o udílení koncesí ku stavbě soukromých železnic, tzv. železniční koncesní zákon.

29. Vyhláška č. 492/1991 Sb., ministerstva financí České republiky, kterou se stanoví rozsah a podmínky zákonného pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla.
30. Vyhláška č. 205/1999 Sb., Ministerstva financí, kterou se provádí 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)
31. Úmluva č. 123/2003 Sb. m. s., Sdělení Ministerstva zahraničních věcí o Úmluvě o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě.
32. Směrnice Rady ze dne 24. dubna 1972 o sblížení právních předpisů členských států týkajících pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontroly povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění, 31972L0166.
33. Druhá Směrnice Rady ze dne 30. prosince 1983 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel, 31984L0005.
34. Třetí směrnice Rady ze dne 14. května 1990 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel, 31990L0232.
35. Směrnice 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 (Čtvrtá směrnice o pojištění motorových vozidel), 32000L0026.
36. Směrnice 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 (Text s významem pro EHP), 32005L0014.
37. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/103/ES ze dne 16. září 2009 o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontrole povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění (Text s významem pro EHP), 32009L0103.

38. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/138/ES ze dne 25. listopadu 2009 o přístupu k pojišťovací a zajišťovací činnosti a jejím výkonu (Solventnost II) (Text s významem pro EHP), 32009L0138.

Judikatura

1. Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 20. 3. 2008, sp. zn. 25 Cdo 1437/2006.
2. Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 25.2.2003, sp.zn. 25 Cdo 618/2001.
3. Zpráva Nejvyššího soudu ČSSR ze dne 22. 2. 1967, sp. zn. Pls 3/6. [R III/1967 tr.].
4. Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 16. 5. 2002, sp. zn. 25 Cdo 1427/2001.
5. Zpráva Nejvyššího soudu ze dne 24.10.1979, sp.zn.Cpj35/78. [R22/1979]
6. Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 12. 6. 2007 sp. zn. 25 Cdo 1968/2006.
7. Zpráva Nejvyššího soudu České socialistické republiky ze dne 23. 11. 1983, sp. zn. Cpj 10/83 [R 3/1984 civ.]
8. Rozsudek Nejvyššího soudu Slovenské socialistické republiky z roku 1971, spis. zn. 1 Cz 42/71.
9. Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 26. 1. 2010, sp. zn. 25 Cdo 2800/2007.
10. Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 30. 9. 2009, sp. zn. 25 Cdo 2451/2007.
11. Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 22. 2. 2011, sp. zn. 25 Cdo 4827/2008.
12. Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 27. 9. 2006, sp. zn. 25 Cdo 3125/2005.
13. Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 27. 11. 2007, sp. zn. 25 Cdo 2563/2005.
14. Rozhodnutí Ústavního soudu České republiky ze dne 11. 3. 2008, sp. zn. III.ÚS 812/06.
15. Usnesení Nejvyššího soudu České republiky ze dne 22.11.2011, sp. zn. 32 Cdo 3266/2010.
16. Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 18. 10. 2017, sp. zn. 31 Cdo 1704/2016.

Odborné články a Internetové články

1. ČECH, Petr. Náhrada škody dle nového občanského zákoníku. *LEGAL NEWS* [online]. (PROSINEC 2013) [cit. 2020-04-12]. Dostupné z: <http://www.glatzova.com/files/download/glatzova-newsletter-legal-news-nahrada-skody-dle-noveho-obcanskeho-zakoniku.pdf>

2. DOHNAL, Jakub. Aktuálně ke škodě způsobené dopravním prostředkem dle občanského zákoníku. *Rekodifikace & praxe*. 2015, roč. 3, č. 2, s. 23-25. ISSN 1805-6822.
3. KOPECKÝ, Zdeněk, Jaroslav HOŘÍN a Kamil PAVLÍČEK. KAPITOLY Z MEZINÁRODNÍHO Z MEZINÁRODNÍHO A EVROPSKÉHO A EVROPSKÉHO DOPRAVNÍHO PRÁVA: Příloha. *POLICISTA*. 2009, (1/2009). Dostupné z: https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=3&ved=2ahUKEwjx_aL9gKzoAhXGm6QKHZOFA9AQFjACegQIAhAB&url=http%3A%2F%2Fwww.mvcr.cz%2Fsoubor%2F01-priloha-pdf.aspx&usg=AOvVaw1GXROclB2u4eLNal5m8VGs
4. KOUTOVÁ, Michaela. *Vybrané aspekty právní úpravy promlčení nároku na náhradu škody*[online]. 15.09.2017 [cit. 2020-04-12]. Dostupné z: <https://www.pravniprostor.cz/clanky/obcanske-pravo/vybrane-aspekty-pravni-upravy-promlцени-naroku-na-nahradu-skody>
5. LOJDOVÁ, Evelyn a Stanislav ŠIŠLÁK. *Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla* [online]. 2016 [cit. 2020-04-13]. Dostupné z: <https://www.epravo.cz/top/clanky/pojisteni-odpovednosti-z-provozu-vozidla-102040.html>
6. MIKEŠ, Stanislav. Vybrané otázky odpovědnosti za škodu způsobenou autonomním vozidlem. *Právní rozhledy*. 2018, č. 13-14, s. 471–480.
7. PILLATH, Susanne. Automated vehicles in the EU. *European Parliamentary Research Service*[online]. January 2016 [cit. 2020-04-13]. Dostupné z: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2016/573902/EPRS_BRI\(2016\)573902_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2016/573902/EPRS_BRI(2016)573902_EN.pdf)
8. The Montreal Convention: Analysis of Some Aspects of the Attempted Modernization and Consolidation of the Warsaw System. *Journal of Air Law and Commerce* [online]. **66**(3) [cit. 2020-04-13]. Dostupné z: <https://scholar.smu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1588&=%20&context=jalc&=&sei>

Jiné

1. <https://www.ckp.cz/o-povinnem-ruceni/zelena-karta>

Přílohy

Příloha č. 1.- Seznam pojišťoven

1. Allianz pojišťovna, a.s.
2. AXA pojišťovna a.s.
3. Česká podnikatelská pojišťovna, a.s., Vienna Insurance Group
4. Česká pojišťovna, a.s.
5. ČSOB Pojišťovna, a.s.
6. Generali Pojišťovna, a.s.
7. Hasičská vzájemná pojišťovna, a.s.
8. Kooperativa pojišťovna, a.s., Vienna Insurance Group
9. Slavia pojišťovna a.s.
10. Direct pojišťovna, a.s. (do 06/2015 Triglav pojišťovna, a.s.)
11. UNIQA pojišťovna, a.s.
12. První klubová pojišťovna, a.s.
13. Pojišťovna VZP, a.s.

Příloha č. 2.- Seznamy států, na které se vztahuje pojištění odpovědnosti

Uvedené přímo ve vyhlášce Ministerstva financí:

Mimo území České republiky, ostatních členských států Evropské unie a dalších států tvořících Evropský hospodářský prostor, se pojištění odpovědnosti vztahuje na škody způsobené provozem tuzemských vozidel na území států Albánie, Andorry, Bosny a Hercegoviny, Bývalé jugoslávské republiky Makedonie, Monaka, San Marina, Srbska, Černé Hory, Švýcarska, Turecka, Ukrajiny a Vatikánu.¹⁷⁵

Území, která nejsou uvedena ve vyhlášce:

Ázerbájdžán, Bělorusko, Írán, Moldavsko, Maroko, Rusko, Tunisko, platí pojištění odpovědnosti pouze v případě, že rozeznávací značka tohoto státu není pojistitelem v zelené kartě přeškrtnuta, u těchto států záleží na volbě pojistitele, zda na jejich území pojištění odpovědnosti poskytne.¹⁷⁶

¹⁷⁵ § 4 vyhlášky č. 205/1999 Sb., Ministerstva financí, kterou se provádí 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).

¹⁷⁶ <https://www.ckp.cz/o-povinnem-ruceni/zelena-karta>