

UNIVERZITA KARLOVA

Právnická fakulta

Bc. Jan Šmíd

Pojištění odpovědnosti z provozu vozidel

Diplomová práce

Vedoucí diplomové práce: prof. JUDr. Alena Macková, Ph.D.

Katedra: občanského práva

Datum vypracování práce (uzavření rukopisu): 14. 06. 2023

Prohlašuji, že jsem předkládanou diplomovou práci vypracoval/a samostatně, že všechny použité zdroje byly řádně uvedeny a že práce nebyla využita k získání jiného nebo stejného titulu.

Dále prohlašuji, že vlastní text této práce včetně poznámek pod čarou má 126 226 znaků včetně mezer.

Bc. Jan Šmíd

V Praze dne 14. června 2023

Poděkování

Rád bych zde poděkoval paní prof. JUDr. Aleně Mackové, Ph.D. za její ochotu, vstřícný přístup a stejně tak za odborné a cenné rady, kterých se mi při psaní této práce dostalo.

OBSAH

ÚVOD	1
1 POJIŠTĚNÍ.....	3
1.1 OBECNĚ K POJMU POJIŠTĚNÍ.....	3
1.2 DĚLENÍ POJIŠTĚNÍ	4
1.2.1 <i>Zákonné pojištění</i>	5
1.2.2 <i>Smluvní pojištění</i>	6
1.2.3 <i>Povinné pojištění</i>	8
2 POJIŠTĚNÍ ODPOVĚDNOSTI ZA ÚJMU ZPŮSOBENOU PROVOZEM VOZIDLA.....	12
2.1 OBECNĚ K POJIŠTĚNÍ ODPOVĚDNOSTI.....	12
2.2 POVINNOST K NÁHRADĚ ÚJMY ZPŮSOBENÉ PROVOZEM VOZIDLA	13
2.2.1 <i>Povinnost k náhradě újmy podle ustanovení § 2910 Občanského zákoníku</i>	15
2.2.2 <i>Povinnost k náhradě újmy podle ustanovení § 2927 Občanského zákoníku a případy střetu provozů</i>	16
2.2.3 <i>Újma způsobená více osobami</i>	18
2.2.4 <i>Řešení spoluúčasti poškozeného</i>	19
2.3 PRÁVNÍ ÚPRAVA POJIŠTĚNÍ ODPOVĚDNOSTI ZA ÚJMU ZPŮSOBENOU PROVOZEM VOZIDLA	21
2.4 ROZSAH POJIŠTĚNÍ ODPOVĚDNOSTI ZA ÚJMU ZPŮSOBENOU PROVOZEM VOZIDLA	23
2.4.1 <i>Škoda na vozidle</i>	24
2.4.2 <i>Náhradní vozidlo</i>	25
2.4.3 <i>Způsob stanovení výše náhrady nemajetkové újmy</i>	27
2.5 POVAHA POJISTNÉHO PLNĚNÍ.....	29
2.5.1 <i>Právo pojistitele na úhradu vyplacené částky</i>	31
2.5.2 <i>Vztah mezi povinností pojistitele k poskytnutí pojistného plnění a povinností škůdce k náhradě újmy</i>	33
2.6 ČESKÁ KANCELÁŘ POJISTITELŮ – PRÁVNÍ POSTAVENÍ A ROLE V SYSTÉMU POJIŠTĚNÍ ODPOVĚDNOSTI ZA ÚJMU ZPŮSOBENOU PROVOZEM VOZIDLA	35
2.6.1 <i>Orgány České kanceláře pojistitelů</i>	36
2.6.2 <i>Garanční fond České kanceláře pojistitelů</i>	36
2.6.3 <i>Fond zábrany škod</i>	37
3 ŘEŠENÍ SITUACE ŠKODNÍ UDÁLOSTI ZPŮSOBENÉ JÍZDNÍ SOUPRAVOU	39
3.1 VYMEZENÍ ŘEŠENÉ SITUACE	39
3.2 POSOUZENÍ Z POHLEDU POŠKOZENÉHO	41
3.3 NÁSLEDNÉ ŘEŠENÍ VZTAHŮ MEZI JEDNOTLIVÝMI ŠKŮDCI A POJISTITELI	42
3.3.1 <i>K možnosti přímého uplatnění nároku pojistitelem</i>	43

3.3.2	Posouzení míry účasti jednotlivých částí jízdní soupravy	45
4	KOMPARACE	48
4.1	POROVNÁNÍ S NÁVRHEM NOVÉHO ZÁKONA O POJIŠTĚNÍ ODPOVĚDNOSTI Z PROVOZU VOZIDLA	48
4.1.1	Úprava přípojného vozidla	48
4.1.2	Orgány České kanceláře pojistitelů	49
4.1.3	Změna právní úpravy související s motosportem	50
4.1.4	Nová právní úprava tzv. srovnávačů pojištění	50
4.2	POROVNÁNÍ S NĚMECKOU PRÁVNÍ ÚPRAVOU	51
4.2.1	Německá právní úprava pojištění odpovědnosti	51
4.2.2	Německá právní úprava odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla	53
ZÁVĚR		56
SEZNAM ZKRATEK		59
SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ		60
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY		60
SEZNAM ODBORNÝCH ČLÁNKŮ		60
SEZNAM POUŽITÝCH INTERNETOVÝCH ZDROJŮ		61
SEZNAM POUŽITÝCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ		61
SEZNAM POUŽITÉ JUDIKATURY		62
SEZNAM OSTATNÍCH ZDROJŮ		64
ABSTRAKT		65
ABSTRACT		66

Úvod

Důvod ke zvolení tématu pojištění odpovědnosti z provozu vozidel pro diplomovou práci je prostý a současně i aktuální. V důsledku stále narůstající automobilové dopravy, jež je způsobena mnoha faktory, jako např. růst urbanizace či životní úrovně, dochází bohužel i k nárůstu počtu dopravních nehod, které mohou mít nejen negativní vliv na životy jednotlivců, ale také na společnost jako celek, a to v podobě zvýšených nákladů na zdravotní péči, opravy infrastruktury nebo ztráty ekonomického potenciálu. Byť politika Evropské unie, jakož i politiky jednotlivých členských států, usiluje o podporu alternativních způsobů dopravy, jako například městské hromadné dopravy, železniční dopravy či dopravní cyklistiky, je patrné, že tyto kroky doposud nepřinesly kýžený efekt snižování automobilové dopravy. Při nejlepším lze seznat postupné snižování ročního nárůstu této dopravy, nicméně celkový počet vozidel na silnicích stále roste.

S tím je tedy spojena i aktuálnost problematiky pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla, a to jak z pohledu pojišťoven, tak z pohledu pojistitelů. Méně významným důvodem pro zvolení daného tématu diplomové práce je pak skutečnost, že sám jsem vlastníkem motorového vozidla.

Hlavní výzkumnou otázkou této diplomové práce je řešení situace vzniklé v důsledku dopravní nehody zaviněné jízdou soupravou a analýza vzniklých právních vztahů mezi jednotlivými subjekty a jejich případných nároků.

V první části se práce zaměřuje na vymezení teoretických základů pojištění včetně aspektů povinného smluvního pojištění, tyto jsou dle mého názoru potřeba pro plynulé navázání dalších specifičtějších kapitol, kdy v těchto by bylo nepřehledné podávat definici základních pojmů.

Druhá část práce je zaměřena na analýzu platné právní úpravy pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla v České republice, včetně podrobného popsání vybraných otázek z rozsahu pojištění. Současně je v této části také podán výklad tématu neoddělitelně spjatého s institutem pojištění odpovědnosti, a to vzniku povinnosti škůdce k náhradě újmy.

Třetí část práce se zabývá řešením zvolené hlavní výzkumné otázky a provádí analýzu přístupu české právní úpravy ke stanovení míry účasti jednotlivých částí jízdny soupravy na dopravní nehodě za situace, kdy jednotlivé prvky jízdny soupravy jsou pojištěny u různých pojistitelů, včetně analýzy případných nároků.

Ve čtvrté části práce je provedeno porovnání stávající právní úpravy pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla s vládním návrhem nového zákona aktuálně předloženého

Ministerstvem financí a upravujícího tuto oblast a dále je v této části práce provedeno porovnání s německou právní úpravou, a to i s přihlédnutím k řešení hlavní výzkumné otázky.

Závěry, které jsou konstruovány v rámci jednotlivých kapitol, bude-li to možné, budou poměřeny se závěry, ke kterým v dané otázce dochází současná, případně i minulá rozhodovací praxe. Byť jsem si vědom, že nelze čerpat pouze z judikatury, považuji její znalost za stěžejní pro další právní praxi, a to i například v situaci, kdy se názory judikatury a jurisprudence rozcházejí.

1 Pojištění

1.1 Obecně k pojmu pojištění

S ohledem na rozmanitost událostí, které mohou postihnout osoby v průběhu jejich života, nelze vyloučit vznik událostí s negativním dopadem. Takové události mohou vznikat jak v důsledku činnosti jiných osob, tak bez jejich přičinění, tedy nezávisle na lidské vůli. Mohou nastat situace, jejichž vznik je s ohledem na konkrétní odvětví možné s jistou pravděpodobností předvídat, či naopak se může jednat o zcela nahodilé události. S ohledem na neustálý ekonomický růst, kdy předměty právních vztahů nabývají stále vyšší a vyšší hodnoty, může v důsledku negativních událostí vzniknout škoda, která svým rozsahem přesáhne možnosti poškozeného ji saturovat, v důsledku čehož mohou vznikat další navazující obtíže. Právě před takovou situací má chránit institut pojištění. Na rozdíl od jiných institutů občanského práva je pojištění institutem novějším a nemá své kořeny v římském právu.

Než přistoupím k výkladu pojmu pojištění, dovolím si zde uvést poučku římských právníků z Digest „každá definice v soukromém právu je nebezpečná, neboť jen zřídka ji nelze vyvrátit“.¹ Pojištění lze tedy obecně definovat jako právní vztah mezi subjekty – pojistníkem a pojistitelem, kdy na straně pojistitele existuje závazek poskytnout pojistníkovi či jiné osobě pojistné plnění, nastane-li nahodilá událost krytá pojištěním, a závazek pojistníka platit sjednanou částku – pojistné. *V současné době neexistuje jednotná definice závazku z pojištění navzdory tomu, že existuje jednotný trh EU s pojištěním. Shoda panuje na tom, že podstatou je nejistota o výsledek při uzavírání smlouvy vázáním pojistníkovu plnění na podmínku dostavení se určité nahodilé, avšak možné skutečnosti.*² Obdobný přístup k definici pojmu pojištění zaujímá také judikatura.³

Pojištění může být krátkodobého charakteru, jako například cestovní pojištění, kdy takové pojištění je sjednáno pouze po dobu zájezdu, či může být dlouhodobého charakteru, jako například pojištění z odpovědnosti z provozu vozidel. Zjednodušeně lze pojištění popsat jako způsob ochrany před dopady budoucích nečekaných negativních událostí. Pojištění samotné nemá žádný vliv na vznik nahodilých událostí, nicméně přesouvá ono riziko, které doposud nesl sám subjekt na třetí stranu, pojistitele. Pro definici účelu pojištění lze použít ustanovení § 345 zákona

¹ „*Omnis definitio in iure civili periculosa est: parum est enim, ut non subverti posset*“ Jedná se také o oblíbenou poučku Prof. JUDr. Michala Skřejpka, DrSC

² ŠIMEK, Robert. § 2758. In: MELZER, Filip, TÉGL, Petr a kol. *Občanský zákoník § 2716-2893*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2021, s. 179, marg. č. 84.

³ „*právní předpisy pojem pojištění nedefinují*“ Nález Ústavního soudu ze dne 20. 2. 2001, sp. zn. Pl. ÚS 5/2000

č. 40/1964 Sb., ve znění účinném do 31. 12. 1991, „*Pojištěním se zabezpečuje občanům právo na výplatu peněžních prostředků k úhradě potřeb, které vznikají z nahodilých událostí.*“

Ve smyslu shora podané definice může být pojistitelem každý, tj. postrádá-li pojistitel veřejnoprávní oprávnění k provozování podnikání v oblasti pojišťovnictví, nezpůsobuje tato skutečnost v souladu se zněním § 5 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník (dále také jako „**OZ**“ či „**Občanský zákoník**“) neplatnost takovéto pojistné smlouvy. Úprava podnikání v pojišťovnictví včetně dohledu nad tímto sektorem je zakotvena v zákoně č. 277/2009 Sb., o pojišťovnictví. Pojistný trh funguje často na osobách, které pojištění zprostředkují. Tato činnost je dále upravena v zákoně č. 170/2018 Sb., o distribuci pojištění a zajištění.

1.2 Dělení pojištění

Pojištění lze dělit do různých kategorií podle různých kritérií. Pojištění lze dělit z hlediska právního důvodu, na základě kterého došlo ke vzniku pojištění. Tyto důvody jsou pak právě dva, a to zákonné a smluvní pojištění.

Druhým způsobem, kterým lze provést dělení pojištění, je dělením na základě míry volnosti kontrahujících stran, respektive, zda smluvní strany vstupují do vztahu z vlastního rozhodnutí, či je dána jejich povinnost konkrétní typ pojištění uzavřít. Příkladem povinného pojištění je pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla, kdežto dobrovolným pojištěním může být například životní pojištění nebo pojištění majetku, kdy takové pojištění uzavírají zájemci na základě svého rozhodnutí.

Další dělení, které zde uvedu, je dělení na veřejné a soukromé pojištění, obě tyto kategorie jsou značně odlišné. Jen na okraj si dovolím zmínit, že může dojít ke ztotožnění pojmů pojištění a např. důchodové pojištění, které je právě představitelem veřejného pojištění. Nicméně je třeba v této otázce uzavřít, že veřejná pojištění jsou primárně daněmi a až sekundárně pojištěním, jelikož se jedná o povinnou zákonem určenou platbu do státního rozpočtu.⁴

Posledním dělením, které lze uplatnit na institut pojištění, je dělení podle obsahu pojištění na pojištění osob, pojištění majetku, přičemž tento způsob dělení vyvěrá přímo z jednotlivých pododdílů 2. až 12. platné právní úpravy – Občanského zákoníku.

⁴ VANČUROVÁ, Alena, Lenka LÁCHOVÁ a Hana ZÍDKOVÁ. *Daňový systém ČR 2020*. Praha: Wolters Kluwer, 2020, s. [1a]. ISBN 978-80-7598-887-4. Dostupné také z: <https://ndk.cz/uuid/uuid:f78d1f61-c469-4681-b07c-4f04d9b7e82f>

Různé typy pojištění umožňují subjektům pojistných vztahů uzavírat takové pojistné smlouvy, které nejlépe odpovídají jejich individuálním potřebám a zároveň splňují požadavky stanovené právními předpisy.

1.2.1 Zákonné pojištění

Zákonné pojištění je dnes v českém právním řádu představováno pouze jedním druhem pojištění, a to konkrétně pojištěním odpovědnosti zaměstnavatele za škodu vzniklou při pracovním úrazu nebo nemoci z povolání. Tento druh pojištění v České republice vznikl na základě závazků převzatých z úmluv Mezinárodní organizace práce a je blíže upraven ve vyhlášce č. 125/1993 Sb., Vyhláška ministerstva financí, kterou se stanovují podmínky a sazby zákonného pojištění odpovědnosti organizace za škodu při pracovním úrazu nebo nemoci z povolání. Zajímavostí je, že tato vyhláška byla přijata na základě zmocnění § 205d odst. (7) zákona č. 65/1965 Sb., zákoníku práce, přičemž při přijetí nového zákoníku práce – zákona č. 262/2006 Sb., zákoníku práce nedošlo ke zrušení vyhlášky, nýbrž tento nový zákoník práce v § 365 obsahuje zákonný odkaz na starý zákoník práce, a tedy i zmíněnou vyhlášku Ministerstva financí.

Shora popsané pojištění nevzniká na základě smlouvy s institucemi, které jsou oprávněny poskytovat tento typ pojištění, na rozdíl od smluvního pojištění. Dle již zmíněné vyhlášky Ministerstva financí jsou oprávněné subjekty k poskytování tohoto typu pojištění dva, a to Česká pojišťovna, a.s., a Kooperativa, pojišťovna, a.s. Pojištění pak vzniká dnem uzavření prvního pracovněprávního vztahu a trvá až do zániku zaměstnavatele.⁵ Vznik zákonného pojištění je tak spojen s konkrétní právní skutečností.

Zmínění zákonného pojištění v této diplomové práci považuji za příléhavé, nejen s ohledem na systematické zařazení jednotlivých typů pojištění, nýbrž i na skutečnost, že do roku 1997, respektive do přijetí zákona č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, bylo s ohledem na znění ustanovení § 11 odst. 1 Vládního nařízení o provozu na silnicích č. 54/1953 Sb., pojištění odpovědnosti z provozu vozidla zákonným pojištěním, které poskytoval jediný pojistitel – Státní pojišťovna.

⁵ JELÍNEK, Tomáš. § 365 [Postup do nabytí účinnosti jiné právní úpravy úrazového pojištění]. In: VALENTOVÁ, Klára, PROCHÁZKA, Jan, JANŠOVÁ, Marie, ODRUBINOVÁ, Veronika, BRŮHA, Dominik a kol. *Zákoník práce*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2022, s. 1168, marg. č.

1.2.2 Smluvní pojištění

Český právní řád rozeznává vícero forem pojištění. Jednou z těchto forem je i povinné smluvní pojištění. Povinné smluvní pojištění poskytuje ochranu jak samotnému škůdci před vznikem škodní události, kterou by nebyl sám schopen saturovat, tak poškozenému před nesolventním škůdcem. V některých speciálních případech pak má poškozený možnost domáhat se plnění přímo od pojišťovny škůdce, což dále prohlubuje ochranu poškozeného.

Takovým případem je i lidově nazývané „povinné ručení“, respektive pojištění z odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla, jehož úprava je obsažena v zákoně č. 168/1999 Sb. o pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (dále jen „**zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla**“ nebo „**ZOPO**“). Vyjma zdravotního a sociálního pojištění se pravděpodobně jedná o nejčastější zákonné pojištění, se kterým přijdou občané České republiky do styku.

Jak samotný název naznačuje, titulem pro vznik smluvního pojištění je smlouva, přesněji pojistná smlouva. Obecná právní úprava smluvního pojištění v České republice je upravena v rámci Občanského zákoníku v dílu závazky z odvážných smluv.⁶ Zákonodárce do tohoto dílu zařadil kromě pojištění také úpravu sázky, hry a losu. Odborná literatura však tento výčet považuje za nedostatečný a mezi odvážné smlouvy dále řadí také např. důchod, výměnek, případně kterýkoliv jiný smluvní typ, který pro konkrétní posuzovaný případ naplní znaky uvedené v ustanovení § 2756 Občanského zákoníku.⁷ Občanský zákoník nicméně obsahuje pravidla vztahující se k pojistné smlouvě i mimo systematiku dílu závazky z odvážných smluv. Jedná se například o povinnost pořadatele zájezdu vydat doklad o pojištění dle § 2526 OZ nebo ustanovení § 1251 OZ, které umožňuje stranám sjednat u práva stavby povinnost stavebníka uzavřít ke stavbě pojištění a další.⁸

⁶, smluv odvážných (aleatorních) jejichž podstatnou náležitostí je ujednání prospěchu, anebo neprospěchu jedné či více (a to i všech) smluvních stran, v závislosti na nejisté události.“ PŘIKRYL, Vladimír, ČECHOVÁ, Jana. *Pojistná smlouva a její základní znaky*. Právní rozhledy, 2018, č. 10, s. 364-366

⁷ „Odvážné nejsou pouze ty smluvní typy, jež jsou uvedeny v dílu 15 hlavě II čtvrté části ObčZ.“

DVOŘÁK, Bohumil. § 2756 [Odvážná smlouva]. In: PETROV, Jan, VÝTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol. *Občanský zákoník. 2. vydání (1. aktualizace)*. Praha: C. H. Beck, 2022, marg. č. 8.

⁸ Např. § 1288, §1354 a § 2323

Na rozdíl od jiných smluvních typů je autonomie vůle, respektive smluvní volnost stran v rámci pojištění limitována, a to formulací, která stanoví, ke kterému odchýlnému ujednání se nepřihlíží.⁹

Z důvodové zprávy k Občanskému zákoníku vyplývá, že ohledně zařazení pojistné smlouvy do tohoto předpisu nebo do zvláštního zákona probíhala diskuze, která byla přítomna i předchozím rekodifikačním pokusům. I když institut pojištění podléhá větší míře regulace, myslím si, že zákonodárcem zvolená varianta, tedy zařazení úpravy pojistné smlouvy do Občanského zákoníku, lépe odpovídá univerzalitě kodexu soukromého práva, a to právě i s ohledem na provázanost odpovědnostního pojištění na právní úpravu závazků z deliktů.

Základní definiční ustanovení pojistné smlouvy se nachází v § 2758 Občanského zákoníku. „*Pojistnou smlouvou se pojistitel zavazuje vůči pojistníkovi poskytnout jemu nebo třetí osobě pojistné plnění, nastane-li nahodilá událost krytá pojištěním (pojistná událost), a pojistník se zavazuje zaplatit pojistiteli pojistné.*“ Z této definice je pak možné syntetizovat podstatné náležitosti pojistné smlouvy. Jedná se o nahodilou událost krytou pojištěním, poskytnutí pojistného plnění a placení pojistného.

Nahodilá událost je situace, která není záměrně způsobena pojistníkem (čímž není vyloučeno záměrné způsobení události třetí osobou). Nahodilou událost lze také vymezit negativně, přičemž nahodilou událostí není událost, která v době uzavření pojistné smlouvy již nastala nebo je jasné, že určitě nastane. To znamená, že pojistitel neponese riziko spojené s takovou událostí, protože její výskyt je zřejmý a nejedná se o nejistou situaci.

Formulaci „krytou pojištěním“ je nutné chápat jako množinu všech událostí či skutečností, za kterých vzniká nárok na pojistné plnění za současného splnění podmínky, že se nejedná o událost naplňující definiční znaky některé skutečnosti z množiny výluk, na které se dané pojištění nevztahuje.

Třetím znakem pojistné smlouvy je poskytnutí pojistného plnění, přičemž tento pojem nelze ztotožňovat s pojmem zaplacení. Pojistné plnění může zahrnovat totiž i naturální plnění. Jako příklad naturálního plnění lze uvést odškodnění v podobě zajištění opravy poškozeného vozu, či dokonce výměnu zničeného vozidla, případně také zajištění služeb asistenční služby.

Poslední definičním znakem je placení pojistného. Česká právní úprava koncipuje pojistnou smlouvu jako neúplnou dvoustrannou nebo vícestrannou smlouvu, tj. placení pojistného není nutnou podmínkou vzniku pojistné smlouvy a plnění pojistitele není vázáno na splnění povinnosti

⁹ Viz např. ustanovení § 2771 a § 2778 Občanského zákoníku

zaplacení pojistného.¹⁰ V tomto smyslu si dovolím zmínit a odkázat na závěry usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 25 Cdo 194/2009, dle kterého není vztah založený pojistnou smlouvou synallagmatický.¹¹

1.2.3 Povinné pojištění

Smluvní pojištění lze dále dělit na dobrovolné smluvní pojištění a na povinné smluvní pojištění. Jedná se tedy o dělení dle smluvní volnosti stran, respektive v případě povinného pojištění není rozhodnutí o uzavření pojištění založeno na dobrovolném uvážení některé smluvní strany. Pojištění uzavírají subjekty za účelem svojí ochrany před nahodilou událostí. Povinné pojištění, mimo ochrany pojištěného, plní a to i primárně funkci ochrany třetích stran¹² či veřejnosti před ztrátami či škodami způsobenými v důsledku činnosti pojištěnce. Lze tak seznat jistý veřejný zájem na povinném pojištění.

Obecná úprava povinného pojištění se nachází v ustanoveních § 2779 až 2781 Občanského zákoníku, z tohoto předpisu se nicméně nepodává, na které subjekty povinnost k uzavření pojistné smlouvy dopadá. Samotná povinnost uzavřít pojistnou smlouvu a případná specifická úprava povinného pojištění se nachází v jednotlivých právních předpisech, které upravují činnosti spojené s danou kontraktační povinností. Pro shora popsanou povinnost k uzavření pojistné smlouvy se již vžilo označení tzv. smluvní přímus. V případě povinného pojištění pak dochází k dodatečnému omezení smluvní autonomie účastníků, která se promítá jak do rozhodnutí, zda pojistnou smlouvu uzavřou, tak do možnosti odchylného smluvního ujednání, které je v případě povinného pojištění přípustné pouze za kumulativního splnění dvou podmínek. První obecnou podmínkou je, že možnost odchýlení musí připouštět *lex specialis*. Druhá podmínka pak podrobuje konkrétní odchylné smluvní ujednání testu, kdy odchýlením nesmí dojít ke snížení rozsahu pojištění

¹⁰ ŠIMEK, Robert. § 2758. In: MELZER, Filip, TĚGL, Petr a kol. *Občanský zákoník § 2716-2893*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2021, s. 178, marg. č. 80.

¹¹ „Povinnost pojistníka platit pojištění, k níž se zavázal pojistnou smlouvou, není synallagmaticky podmíněna povinností pojišťovny vyplatit pojistné plnění v případě pojistné události a ani naopak.“ Viz usnesení Nejvyššího soudu ze dne 14. 4. 2011, sp. zn. 25 Cdo 194/2009

¹² Což plyne např. z důvodové zprávy k zákonu č. 37/2004 Sb., o pojistné smlouvě a o změně souvisejících zákonů (zákon o pojistné smlouvě), č. 37/2004 Dz „Zejména v povinném pojištění odpovědnosti za škodu, kde je základním cílem ochrana poškozených osob“

stanoveného jiným zákonem.¹³ Jak uvádí *M. Wawerková*,¹⁴ lze v případě druhé podmínky hovořit o tzv. jednostranné kogentnosti.

V neposlední řadě pak úprava povinného pojištění dopadá na zánik pojištění, přičemž dopad na zánik či trvání pojistného vztahu je citelněji upraven u pojistitele, který dle kogentního¹⁵ ustanovení § 2781 Občanského zákoníku má právo od smlouvy odstoupit pouze za předpokladu, že to tak připouští jiný zákon, na rozdíl od staré právní úpravy obsažené v zákoně č. 37/2004 Sb., o pojistné smlouvě (dále jen „**zákon o pojistné smlouvě**“), kde přímý zákaz odstoupení od smlouvy pro pojistitele nebyl upraven. Znění v ustanovení § 2781 Občanského zákoníku bylo částečně převzato z ustanovení § 5 zákona o pojistné smlouvě a doplněno o zpřísnění podmínek, za kterých může pojistitel od smlouvy odstoupit.

Další důležitou a zajímavou otázkou, která bývá v rámci literatury řešena, je analýza vztahu mezi ustanoveními § 2780 a § 2809 Občanského zákoníku, které se týkají možnosti pojistitele odmítnout pojistné plnění. V rámci komentářové literatury k tomuto ustanovení dochází více autorů¹⁶ k závěru, že § 2809 OZ je nutné vykládat v souvislosti s § 2780 OZ, a proto na rozdíl od předchozí právní úpravy ta současná „*vypouští oprávnění odmítnout pojistné plnění v případě, že oprávněná osoba uvede pojistiteli nepravdivé nebo hrubě zkreslené údaje týkající se rozsahu pojistné události nebo zamlčí podstatné údaje týkající se pojistné události.*“¹⁷ S těmito názory si dovolím vyjádřit nesouhlas. Ustanovení § 2809 Občanského zákoníku se v tomto kontextu nevztahuje na možnost odmítnout pojistné plnění v důsledku jednání v rámci uplatňování práva z pojištění. Jinými slovy, § 2809 Občanského zákoníku neřeší situace, kdy by pojistitel mohl odmítnout pojistné plnění na základě okolností vzniklých při uplatňování práva z pojištění.

¹³ Viz ustanovení § 2779 Občanského zákoníku

¹⁴ WAWERKOVÁ, Magdalena. § 2779 [Meze smluvní volnosti v povinném pojištění]. In: HULMÁK, Milan a kol. *Občanský zákoník VI. Závazkové právo. Zvláštní část (§ 2055–3014)*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014, s. 1336.

¹⁵ Ustanovení je kogentní (viz „*jen pokud to jiný zákon připouští*“). RŮŽIČKA, Hynek. § 2781 [Podmínky odstoupení od pojistné smlouvy o povinném pojištění a její výpovědi]. In: PETROV, Jan, VÝTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol. *Občanský zákoník*. 2. vydání (1. aktualizace). Praha: C. H. Beck, 2022, marg. č. 3.

¹⁶ HAAS, Karel. In: ŠVESTKA, Jiří; DVOŘÁK, Jan; FIALA, Josef a kol. *Občanský zákoník: komentář. Svazek V (§ 2521–3081. § 2780 [Systém ASPI]*. Wolters Kluwer [cit. 2019-1-7]. ASPI_ID KO89_f2012CZ. Dostupné v Systému ASPI. ISSN: 2336-517X.]

¹⁷ RŮŽIČKA, Hynek. § 2780 [Podmínky pro námitku odmítnutí pojistného plnění z povinného pojištění]. In: PETROV, Jan, VÝTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol. *Občanský zákoník*. 2. vydání (1. aktualizace). Praha: C. H. Beck, 2022, marg. č. 1.

Důležité je tedy rozlišovat, zda se jedná o situaci spojenou s dobou sjednávání pojištění, kde lze uplatnit možnost odmítnout pojistné plnění podle ustanovení § 2809 Občanského zákoníku, nebo zda se jedná o situaci vzniklou v průběhu uplatňování práva z pojištění, na které, jedná-li se o povinné pojištění, může dopadat ustanovení § 2780 Občanského zákoníku. Správnost shora nastíněného závěru je při aplikaci výkladu a contrario, také v souladu s názorem Nejvyššího soudu, byť spíše vyjádřeným na okraj a nepodléhajícím podrobnému právnímu zkoumání, podle něhož *„Nejde-li o povinné pojištění, pak v úvahu nepřichází aplikace § 2780 o. z., podle něhož při povinném pojištění může pojistitel pojistné plnění odmítnout, jen pokud se na uvedení nepravdivých informací, neúplně zodpovězených dotazů učiněných v písemné formě nebo vědomě nepravdivých nebo hrubě zkreslených údajů podílel výlučně poškozený nebo i jiná osoba s vědomím poškozeného.“*¹⁸

Jak již bylo zmíněno, úprava povinného pojištění podléhá menší míře smluvní volnosti, přičemž v rámci zákonné úpravy povinného pojištění odkazují nezřídka jednotlivá ustanovení na zvláštní právní předpis.¹⁹ Pro ilustraci lze uvést některé tyto zvláštní předpisy, na které úprava pojištění obsažená v Občanském zákoníku odkazuje. Jedná se o již zmíněný ZOPO, který lze považovat za společensky nejvýznamnější s ohledem na počet pojistníků a celkové všeobecné povědomí širší veřejnosti o této povinnosti, přestože název zákona může některé osoby z takto vymezené skupiny zmást, jelikož pro pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla se již vžilo označení tzv. povinné ručení. Jako další zákony stanovující povinnost k uzavření pojistné smlouvy lze uvést zákon č. 372/2011 Sb., o zdravotních službách, který zakotvuje tuto povinnost pro poskytovatele zdravotních služeb,²⁰ zákon o výkonu povolání autorizovaných architektů a o výkonu povolání autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě,²¹ pojištění znalců upravené v relativně recentním zákoně o znalcích, znaleckých kancelářích a znaleckých ústavech²² a samozřejmě také pojištění advokátů upravené zákonem č. 85/1996 Sb., o advokacii.²³ Většina povinných pojištění spadá právě do třídy pojištění odpovědnosti. V současné době lze spatřovat trend nárůstu povinných pojištění, což trefně shrnuje

¹⁸ Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 2. 3. 2021, sp. zn. 32 Cdo 3172/2020

¹⁹ Srovnej např. ustanovení § 2779, § 2781 nebo § 2799

²⁰ Srovnej ustanovení § 45 odst. (2), písm. n) zákona č. 372/2011 Sb.

²¹ Srovnej ustanovení § 16 zákona č. 360/1992 Sb.

²² Viz ustanovení § 22 zákona č. 254/2019

²³ Srovnej ustanovení § 24a zákona č. 85/1996 Sb.

M. Karfíková glosou: „Moderní ekonomika by se dala označit za ekonomiku „adekvátně pojištěnou.“²⁴

²⁴ KARFÍKOVÁ, Marie; VYBÍRAL, Roman. *Povinné pojištění v moderní ekonomice*. Pojistné rozpravy. 2018, č. 35, str. 72-75.

2 Pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla

2.1 Obecně k pojištění odpovědnosti

Pojištění odpovědnosti lze lapidárně vymezit jako třístranný vztah mezi pojistitelem, pojistníkem a poškozeným. Skládá se ze závazku pojistitele k poskytnutí pojistného plnění ve smlouvě stanoveném rozsahu a limitu, za účelem úhrady újmy způsobené poškozenému, k jejíž úhradě by byl za jiných okolností pojistník povinen a závazku druhé smluvní strany, pojistníka, platit za pojištění pojistné. Takto teoreticky podaná definice odpovídá právní úpravě pojištění odpovědnosti v Občanském zákoníku. Dle ustanovení § 2861 Občanského zákoníku „*Z pojištění odpovědnosti má pojištěný právo, aby za něho pojistitel v případě pojistné události nahradil poškozenému škodu, popřípadě i jinou újmu, v rozsahu a ve výši určené zákonem nebo smlouvou, vznikla-li povinnost k náhradě pojištěnému.*“ Je důležité zdůraznit, že pojistitel na sebe nepřenáší odpovědnostní vztah a nevstupuje tak do postavení škůdce. Odpovědnostní vztah i nadále existuje mezi poškozeným a škůdcem.²⁵ Roli pojistitele lze popsat jako nositele negativních ekonomických důsledků. Primární odpovědnostní vztah mezi škůdcem a poškozeným existuje bez ohledu na existenci pojištění odpovědnosti. Tuto skutečnost pak lze nejlépe ilustrovat na příkladu, kdy poskytnuté pojistné plnění pojistitelem nepostačuje ke kompletní saturaci pojistníkem (škůdcem) způsobené újmy, například v důsledku ujednaných limitů, do kterých je pojistitel povinen pojistné plnění poskytnout. V takovém případě ve zbývajícím rozsahu nese pojistník (škůdce) povinnost k náhradě způsobené újmy a v části odpovídající poskytnutému pojistnému plnění pojistitelem nárok poškozeného zaniká. Plněním z pojištění odpovědnosti je i plněním dle ustanovení § 2865 odst. 1 Občanského zákoníku, které se věnuje situaci, kdy škůdce sám nahradí škodu poškozenému.²⁶

Z popsanych vzájemných vztahů je patrné, že pojištění odpovědnosti je neoddělitelně spojené s právní úpravou povinnosti k náhradě újmy a pro praktické využití nestačí pouze podrobná znalost právní úpravy pojištění a pojistného práva, ale je také nezbytné disponovat

²⁵ „*Je třeba důsledně rozlišovat mezi právem oprávněné osoby na pojistné plnění a právem poškozeného na náhradu škody či újmy.*“ JANDOVÁ, Lucie. § 2861 [Pojištění odpovědnosti]. In: JANDOVÁ, Lucie, ŠLAUF, Petr, SVEJKOVSKÝ, Jaroslav. *Pojištění v novém občanském zákoníku*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014, s. 306.

²⁶ „*Plněním z pojištění odpovědnosti je i splnění tzv. „refundačního“ závazku pojistitele podle § 2865*“ WAWERKOVÁ, Magdalena. § 2861 [Obecné znaky pojištění odpovědnosti]. In: HULMÁK, Milan a kol. *Občanský zákoník VI. Závazkové právo. Zvláštní část (§ 2055–3014)*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014, s. 1449, marg. č. 1.

širokou škálou znalostí z oblasti soukromého deliktního práva a mnoha dalších právních i neprávních oborů. Kvalita právní úpravy se tak do pojištění odpovědnosti promítá de facto dvojmo, a to v podobě úpravy závazkového práva a úpravy práva deliktního. Zde je dobré zmínit, že pojištění odpovědnosti se za současné právní úpravy může vztahovat i na delikty založené porušením smluvní povinnosti škůdce dle ustanovení § 2913 Občanského zákoníku. Předchozí právní úpravy tuto možnost nedovolovaly.²⁷

Byť jsem celé studium na právnické fakultě absolvoval již za účinnosti Občanského zákoníku, je nutné zmínit, že právě rekodifikace soukromého práva, která byla mimo jiné i tímto předpisem provedena, měla zásadní dopad na pojištění odpovědnosti, nikoliv však z důvodu smluvní úpravy institutu pojištění či pojištění odpovědnosti, nýbrž právě s ohledem na proměnu úpravy deliktní odpovědnosti škůdců.

Obecně pojištění odpovědnosti patří k významné složce v rámci tržně nabízených pojistných produktů dostupných na pojistném trhu. Z výroční zprávy společnosti Kooperativa pojišťovna, a.s., Vienna Insurance Group (dále jen „**Kooperativa**“) za rok 2021 se podává,²⁸ že výše předepsaného pojištění odpovědnosti za škody činí za rok 2021 částku 3.460.940.000 Kč. Tato částka v sobě neobsahuje pojistný produkt pojištění odpovědnosti motorových vozidel, u kterého pro rok 2021 činí předepsané pojistné částku 5.133.221.000 Kč,²⁹ což v rámci celého nabízeného pojistného portfolia společnosti Kooperativa činí při zaokrouhlení téměř 18 % v rámci segmentu neživotního pojištění.

2.2 Povinnost k náhradě újmy způsobené provozem vozidla

Soukromoprávní odpovědnost je samo o sobě téma, které vydá na nespočet rigorózních prací, nicméně je nutné vysvětlit základní principy, na kterých je soukromoprávní odpovědnost vystavěna, tak jak je zakotvena v Občanském zákoníku. Současně je osvětlení této problematiky nutné s ohledem na řešení výzkumné otázky v dalších kapitolách této práce. Podle definičního ustanovení § 2 ZOPO písm. f) se za pojištěného považuje ten, na jehož odpovědnost za újmu se

²⁷ ŠIMEK, Robert. § 2861. In: MELZER, Filip, TĚGL, Petr a kol. *Občanský zákoník § 2716-2893*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2021, s. 1169, marg. č. 15.

²⁸ V době psaní diplomové práce se jedná o aktuálně poslední dostupnou verzi výroční zprávy společnosti Kooperativa

²⁹ Kooperativa. Kooperativa [online]. [cit. 2023-03-09]. Dostupné z: <https://www.koop.cz/pojistovna-kooperativa/o-pojistovne-kooperativa/vyrocní-zpravy/archiv-vyrocnich-zprav-spolecnosti-kooperativa>

pojištění odpovědnosti vztahuje. Z této skutečnosti se pak dovozuje tzv. osobní rozsah pojištění.³⁰ Pojištění je založeno na označení vozidla v pojistné smlouvě a pokrývá odpovědnost za újmu způsobenou jeho provozem, což zahrnuje odpovědnost provozovatele vozidla, ale také odpovědnost jiné osoby, která předmětné vozidlo řídila v době, kdy došlo ke škodní události a je povinna k náhradě způsobené újmy.

Pro další výklad je nutné definovat pojem provoz vozidla. Asi nesporně lze za provoz vozidla označit situaci, kdy se vozidlo fakticky pohybuje. Provozem vozidla je i situace, když je motor vozidla v chodu, nicméně samotné vozidlo se nepohybuje, případně také příprava k jízdě a následné úkony bezprostředně po ukončení jízdy.³¹ Obecně je nutné pojem provozu vozidla vykládat široce, provozem vozidla pak může být i vytvoření překážky vozidlem.³² Je třeba uzavřít, že výklad pojmu provozu vozidla však není bezbřehý a dovolím si upozornit na rozhodnutí Evropského soudního dvora, které v případě, že traktor byl užit jako zdroj hnací síly a nikoliv jako dopravní prostředek, neshledalo v takové situaci naplnění pojmu provoz vozidla.³³ Ze stejného rozhodnutí pak stojí za zmínku, že stran pojmu provozu vozidel se jedná o „*autonomní pojem unijního práva a nemůže záviset na posouzení jednotlivých členských států*“, proto by tedy bylo nutné ve skutkově totožném případě posoudit pojem provoz vozidla obdobně i podle české právní úpravy.

Pojištění odpovědnosti dopadá jak na situace, které lze podřadit pod ustanovení § 2927 a násl. Občanského zákoníku, které upravují škodu vyvolanou zvláštní povahou provozu, tak i na situace spadající pod obecnou úpravu náhrady újmy dle ustanovení § 2910, dle které může být povinen k náhradě újmy řidič vozidla.

³⁰ JANDOVÁ, Lucie, VOJTEK, Petr. § 6 [Rozsah pojištění]. In: JANDOVÁ, Lucie, VOJTEK, Petr. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2019, s. 93, marg. č. 2.

³¹ Srovnej rozhodnutí Nejvyššího soudu Slovenské socialistické republiky I CZ 42/71

³² „*Motorové vozidlo je v provozu i tehdy, jestliže v důsledku selhání řidiče vytvoří překážku pro ostatní účastníky provozu*“ viz Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 18. 3. 2015, sp. zn. 25 Cdo 3925/2013

³³ Srovnej rozsudek Soudního dvora (velkého senátu) ze dne 28. listopadu 2017. - Isabel Maria Pinheiro Vieira Rodrigues de Andrade a Fausto da Silva Rodrigues de Andrade v. José Manuel Proença Salvador a další. - Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná Tribunal da Relação de Guimarães - Věc C-514/16., 62016CJ0514

2.2.1 Povinnost k náhradě újmy podle ustanovení § 2910 Občanského zákoníku

Základními předpoklady pro vzniku odpovědnostního vztahu podle § 2910 Občanského zákoníku jsou:

1. porušení právní povinnosti,
2. zavinění škůdce,
3. vznik újmy poškozeného,
4. příčinná souvislost mezi porušením povinnosti a vzniklou újmou poškozeného.

Ustanovení § 2910 Občanského zákoníku rozlišuje dvě separátní situace, ke kterým může dojít zaviněným protiprávním jednáním, a to porušení absolutního práva poškozeného, přičemž toto lze vymezit jako tělesnou integritu, život a zdraví, svobodu a vlastnictví nebo porušením relativního práva poškozeného, která podléhají ochraně zvláštní normy.

Zákonné povinnosti mohou být porušeny jak konáním, tak opomenutím v případech, kdy naopak byla stanovena povinnost konat. Zmíněné povinnosti jsou primárně upraveny v zákoně č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, v případě povinností pro účastníky silničního provozu. Dále pak zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, který stanovuje závazné technické podmínky pro vozidla a podmínky, za kterých jsou způsobilá k provozu na pozemních komunikacích.

Zavinění je subjektivní prvek odpovědnostního vztahu způsobené újmy a škůdce. V ustanovení § 2912 Občanského zákoníku je stanoven standard chování, který lze od průměrné osoby očekávat a současně toto ustanovení zakotvuje domněnku nedbalosti pro případ, že osoba nejedná v souladu se standardem průměrného chování.

Příčinná souvislost, v teorii často označovaná jako kauzální nexus, je vztahem mezi jednáním škůdce a vzniklou újmou, tedy je-li jednání a škoda ve vzájemném poměru příčiny a následku.³⁴ Nemusí se jednat o jedinou příčinu, nicméně o jednu z příčin, která se na následku podstatně podílela. Vhodné shrnutí této problematiky je složité, dovoluji si tedy citovat z rozhodnutí Nejvyššího soudu, dle kterého *„Z celého řetězce všeobecné příčinné souvislosti (v němž každý jev má svou příčinu, zároveň však je příčinou jiného jevu) je třeba sledovat jen ty příčiny, které jsou důležité pro odpovědnost za škodu. Musí jít o skutečnosti podstatné, bez nichž*

³⁴ „Nejvyšší soud podrobně vysvětlil, že „o vztah příčinné souvislosti se jedná, vznikla-li škoda následkem protiprávního úkonu škůdce, tedy je-li jeho jednání a škoda ve vzájemném poměru příčiny a následku, tudíž je li doloženo, že nebyl protiprávního úkonu, ke škodě by nedošlo.“ Viz rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 22. 5. 2018, sp. zn. 32 Cdo 871/2018

by ke vzniku škody nedošlo. Pro existenci kauzálního nexu je nezbytné, aby řetězec postupně nastupujících příčin a následků byl ve vztahu ke vzniku škody natolik propojen, že již z působení prvotní příčiny lze důvodně dovozovat věcnou souvislost se vznikem škodlivého následku. To znamená, aby prvotní příčina bezprostředně vyvolala jako následek příčinu jinou a ta případně příčinu další. K přerušení příčinné souvislosti dochází, jestliže nová okolnost působila jako výlučná a samostatná příčina, která vyvolala vznik škody bez ohledu na původní škodnou událost. Zůstala-li původní škodná událost tou skutečností, bez níž by k následku nedošlo, příčinná souvislost se nepřerušuje. Podle teorie adekvátní příčinné souvislosti je příčinná souvislost dána tehdy, jestliže je škoda podle obecné povahy, obvyklého chodu věci a zkušeností adekvátním důsledkem protiprávního úkonu nebo škodní události. Současně se musí prokázat, že škoda by nebyla nastala bez této příčiny (*conditio sine qua non*).³⁵ Teorie adekvátní příčinné souvislosti se primárně pojí s první částí povinnosti k náhradě újmy dle § 2910 Občanského zákoníku, zatímco v případě povinnosti k náhradě újmy dle druhé věty § 2910 OZ je upřednostňována tzv. teorie ochranného účelu normy.³⁶

2.2.2 Povinnost k náhradě újmy podle ustanovení § 2927 Občanského zákoníku a případy střetu provozů

Občanský zákoník stanovuje v ustanovení § 2927 speciální skutkovou podstatu povinnosti k náhradě újmy, která se vztahuje k povinnosti provozovatele vozidla a stanoví „*Kdo provozuje dopravu, nahradí škodu vyvolanou zvláštní povahou tohoto provozu. Stejnou povinnost má i jiný provozovatel vozidla, plavidla nebo letadla, ledaže je takový dopravní prostředek poháněn lidskou silou.*“ Jedná se o objektivní odpovědnost, tedy na rozdíl od odpovědnosti podle ustanovení § 2910 Občanského zákoníku vzniká povinnost k náhradě újmy bez ohledu na zavinění škůdce.

Další odchylku oproti obecnému ustanovení pak nacházíme při posuzování příčinné souvislosti, kdy v případě povinnosti k náhradě újmy dle ustanovení § 2927 musí být příčinná souvislost dána mezi škodní událostí způsobené provozem a vzniklou újmou. S ohledem na dikci ustanovení pak škodní událost musí pocházet ze zvláštní povahy provozu.

³⁵ Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 22. 1. 2014, sp. zn. 30 Cdo 237/2013

³⁶ „*Tato teorie rozhodně není opuštěna a své výsadní postavení si udržuje v případě první skutkové podstaty (§ 2910 věta první). Pro případ druhé skutkové podstaty (§ 2910 věta druhá) však zákonodárce výslovně upřednostňuje teorii ochranného účelu právní normy.*“ BEZOUŠKA, Petr. § 2910 [Porušení zákona]. In: HULMÁK, Milan a kol. *Občanský zákoník VI. Závazkové právo. Zvláštní část (§ 2055–3014)*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014, s. 1542, marg. č. 23.

Provoz dopravy lze definovat jako soustavnou činnost, jejímž předmětem je převážení věcí nebo osob pro třetí osoby. V případě osoby, která splní definiční znaky provozu dopravy, není dle dikce řešeného ustanovení rozhodné, zda je či není dopravní prostředek poháněn lidskou silou. Tato skutečnost je zvažována až v případě provozovatele vozidla. Provozovatelem vozidla je buďto vlastník vozidla, případně osoba, která vozidlo provozuje na základě dohody s vlastníkem. Nejedná se ovšem o řidiče, kterému vlastník jednorázově půjčil vozidlo. Provozem vozidla může být také provoz přívěsu či návěsu uváděného v pohyb tažným vozidlem.³⁷

Jelikož se v případě řešeného ustanovení jedná o objektivní odpovědnost, je v druhém odstavci stanovena možnost tzv. liberace.³⁸ Z dikce řešeného ustanovení vyplývá, že liberační důvod nemůže být naplněn okolností mající původ v samotném provozu, přičemž termín okolnost mající původ v provozu není obsahově totožný s pojmem zvláštní povaha provozu a zahrnuje zdroje nebezpečí, které jsou spojeny s provozem dopravního prostředku, například se může jednat o lidské selhání, nedostatečný technický stav vozidla, či vady materiálů.³⁹

Na závěr zde uvedu vztah povinností k náhradě újmy podle § 2910 a § 2927 Občanského zákoníku. Posuzovaná ustanovení nejsou ve vztahu speciality, tzn. použití jednoho ustanovení nezpůsobuje nemožnost užití ustanovení druhého. Za situace, kdy vznik újmy je spojen s událostí mající původ ve zvláštní povaze provozu dopravního prostředku a současně situace vznikla porušením zákonné povinnosti třetí osoby (nikoliv provozovatele), typicky např. řidiče vozidla v konkrétní situaci, naskýtá se poškozenému možnost domáhat se odškodnění újmy po dvou osobách, podle § 2910 OZ po řidiči a podle § 2927 OZ po provozovateli vozidla. Jak dovodila judikatura, v takovém případě jsou provozovatel a řidič (či jiná osoba odpovědná podle ustanovení § 2910 OZ) zavázáni solidárně.⁴⁰

Poslední ustanovení, u kterého se blíže zastavíme a které se věnuje újmě související s dopravními prostředky, je § 2932 Občanského zákoníku upravující výlučně způsob vypořádání v případě střetu dopravních prostředků dvou či více provozovatelů. Úprava obsažená v tomto ustanovení se nevztahuje na újmu osob odlišných od provozovatelů. Nevztahuje se tak na chodce, řidiče ani cestující, nýbrž řeší speciálně vzájemné vypořádání provozovatelů provozů. Dle řešeného ustanovení se provozovatelé vypořádají podle účasti na způsobení vzniklé škody. Tato

³⁷ Nejvyšší soud, 25 Cdo 3073/2020, 27. 5. 2021

³⁸ Jinak se zprostí, prokáže-li, že škodě nemohl zabránit ani při vynaložení veškerého úsilí, které lze požadovat.

³⁹ JANDOVÁ, Lucie, VOJTEK, Petr. § 6 [Rozsah pojištění]. In: JANDOVÁ, Lucie, VOJTEK, Petr. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2019, s. 111, marg. č. 40.

⁴⁰ Viz rozsudek Nejvyššího soudu, 23 Cdo 4373/2010, 10. 1. 2011

situace pak klade poměrně velké nároky na dokazování v rámci soudního procesu, když „Vypořádání závislé na této účasti předpokládá zhodnocení všech skutkových okolností konkrétního střetu provozů, zejména pak těch okolností, které byly hlavními příčinami vzniklé škody.“⁴¹

2.2.3 Újma způsobená více osobami

S ohledem na další zaměření této práce je nutné nastínit principy, kterými se řídí povinnost k náhradě újmy, která je způsobená více škůdci. V takovém případě mluvíme o tzv. pluralitě škůdců. Zákon stanovuje rozdílný princip k vypořádání ve vztahu škůdci – poškozený oproti vztahu škůdců navzájem. Úprava vztahu škůdců a poškozeného je obsažena v ustanovení § 2915 Občanského zákoníku, dle kterého je vzniklý závazek závazkem společným a nerozdílným. Každý škůdce je tak povinen k náhradě celé újmy. Smyslem tohoto ustanovení je prohloubení ochrany poškozeného, kdy nesolventnost jednoho škůdce nenese poškozený, nýbrž ostatní škůdci. Poškozený je tak oprávněn žádat náhradu újmy po kterémkoliv ze škůdců. Pouze za situace vhodné zvláštního zřetele může soud rozhodnout o dílčí povinnosti dle jednotlivých účastí škůdců na škodlivém následku.

Následující ustanovení § 2916 Občanského zákoníku pak upravuje způsob vypořádání mezi jednotlivými škůdci navzájem a stanovuje kritérium míry účasti na způsobení vzniklé škody. Nelze-li účast konkrétních škůdců jednoznačně určit, dochází komentářová literatura⁴² k závěru, že je třeba postupovat analogicky v souladu s § 2915 odst. (2) OZ a přihlídnout k míře pravděpodobnosti. Nelze-li ani tímto způsobem shledat rozdílné podíly škůdců na způsobeném škodlivém následku, lze na základě § 11 OZ⁴³ přiměřeně aplikovat obecné pravidlo obsažené v § 1875 OZ, které stanovuje stejné podíly všech spoludlužníků. S tímto názorem se ztotožňuji

Obdobně lze pak postupovat v případě, že dojdeme k závěru, že okolnosti jdoucí k tíži konkrétního škůdce působily na škodlivý následek jen zanedbatelně. V takovém případě pak ve vztahu mezi škůdci lze analogickou aplikací § 2918 Občanského zákoníku dospět k závěru, že

⁴¹ Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 17. 6. 2011, sp. zn. 23 Cdo 1516/2010

⁴² PAŠEK, Martin. § 2916 [Vypořádání mezi škůdci]. In: PETROV, Jan, VÝTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol. *Občanský zákoník. 2. vydání (1. aktualizace)*. Praha: C. H. Beck, 2022, marg. č. 4.

⁴³ „Výraz je třeba vykládat širěji, než plyne z výslovné dikce ObčZ. Případá tak v úvahu použití i ustanovení o smlouvě, zajištění závazků (DZ k § 11) či jiných ustanovení hlavy I. části čtvrté.“ VÝTISK, Michal. § 11 [Přiměřená aplikace obligačního práva]. In: PETROV, Jan, VÝTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol. *Občanský zákoník. 2. vydání (1. aktualizace)*. Praha: C. H. Beck, 2022, marg. č. 1.

tento škůdce neodpovídá,⁴⁴ byť ve vztahu vůči poškozenému zůstává zavázaný společně a nerozdílně.

2.2.4 Řešení spoluúčasti poškozeného

V této části práce si také dovolím upozornit na následek spolupůsobení poškozeného na škodní událost, případně jeho spolupůsobení na její následek. Tato úprava je obsažena v rámci ustanovení § 2918 Občanského zákoníku, dle kterého se povinnost škůdce k náhradě škody poměrně snižuje v případě, že škoda vznikla nebo došlo k jejímu zvětšení z důvodů, které lze přičítat poškozenému. Jedná se o promítnutí hlediska přičitatelnosti újmy na konkrétní případ, kdy některé následky či důvod vzniku nelze přičítat škůdci. Na základě aplikace tohoto pravidla může dojít k snížení, či dokonce úplnému vyloučení povinnosti škůdce k náhradě vzniklé újmy. Spoluúcast poškozeného musí škůdce namítnout, soud k ní nepřihlíží z úřední povinnosti.⁴⁵ Z pohledu teorie důkazního břemene se jedná o tzv. protinormu, kdy tato modifikuje účinky působení normy základní, kterou může být např. ustanovení § 2927 Občanského zákoníku.⁴⁶

K aplikaci poměrného snížení povinnosti k náhradě škody tak dochází například v případech, kdy poškozeným je spolujezdec, který vědomě absolvoval jízdu s řidičem vozidla, jehož řidičské schopnosti byly ovlivněny požitím alkoholu či jiných látek,⁴⁷ nebo skutečnost, že poškozený nebyl v době vzniku škodní události připoután bezpečnostními pásy.⁴⁸ Nutno také zmínit relativně spornou otázku z rozhodovací praxe. Dle Nejvyššího soudu lze pod spolupůsobení

⁴⁴ PAŠEK, Martin. op. cit. sub 42

⁴⁵ „Soud nepřihlíží ke spoluúčasti poškozeného z úřední povinnosti, je třeba, aby škůdce tvrdil a prokázal skutečnosti, které odůvodní snížení jeho povinnosti k náhradě újmy (dnes tak již nelze vyjít z rozhodnutí Rc 22/79 s. 204).“ BEZOUŠKA, Petr. § 2918 [Spoluúcast poškozeného na vzniklé újmě]. In: HULMÁK, Milan a kol. *Občanský zákoník VI. Závazkové právo. Zvláštní část (§ 2055–3014)*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014, s. 1588, marg. č. 7.

⁴⁶ „Dovolací soud při řešení otázky důkazního břemene mezi stranami vychází z tzv. Rosenbergovy teorie dělení důkazního břemene, označované jako teorie analýzy norem, která je i současnou civilistickou doktrínou považována za primární a odpovídající procesním pravidlům obsaženým v účinném občanském soudním řádu.“ viz rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 27. 7. 2022, sp. zn. 22 Cdo 3070/2021

⁴⁷ „Limitně se může blížit až jedné polovině“. Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 26. 10. 2010, sp. zn. 23 Cdo 3604/2010

⁴⁸ „Okolnost, že spolujezdec nebyl při jízdě motorovým vozidlem připoután bezpečnostními pásy, lze hodnotit jako důvod spolupůsobení si škody poškozeným, jestliže je doloženo, že právě nepřipoutání vedlo při havárii k úrazu či ke zhoršení jeho důsledků a v jakém rozsahu.“ Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 27. 3. 2014, sp. zn. 25 Cdo 4199/2013

poškozeného podřadit i absenci cyklistické přilby, když její absenci podřadil pod porušení principu obecné prevence poškozeným.⁴⁹ Nejvyšší soud tento názor opakovaně potvrzuje i přes značnou kritiku literatury, kdy povinnost nošení cyklistické helmy není v zákoně pro cyklisty starší 18 let zakotvena.⁵⁰ Hlavní kritikou je pak absence zkoumání míry, s jakou cyklisté v českém právním prostředí starší 18 let používají cyklistickou helmu.⁵¹ Oproti tomu zahraniční judikatura dospěla právě k opačnému závěru, když (vztaženo k roku 2011) používalo cyklistickou helmu pouze 11 % německých cyklistů a z tohoto důvodu Spolkový soudní dvůr neshledal v posuzovaném případě spoluzavinění poškozeného.⁵² Všechny shora uvedená rozhodnutí týkající se otázky spoluzavinění poškozeného byly vydány za účinnosti staré právní úpravy. Žádné rozhodnutí, které by se pokoušelo změnit názor Nejvyššího soudu v této otázce a řešilo by danou situaci již za účinnosti Občanského zákoníku, jsem nenašel. S ohledem na závěry uvedené v rozhodnutí Nejvyššího soudu ze dne 14. 4. 2020 sp.zn. 25 Cdo 2810/2019, dle kterého lze přiměřeně vycházet ze závěrů předchozí judikatury k otázce poměrného snížení povinnosti škůdce nahradit škodu i nyní za účinnosti Občanského zákoníku, budou soudy pravděpodobně i nadále zastávat názor, že jsou naplněny předpoklady pro snížení povinnosti k náhradě újmy z důvodu, že poškozený nebyl vybaven cyklistickou helmou. Jako cyklista vždy sice cyklistickou helmu nosím, nicméně s názorem, který opakovaně zastává Nejvyšší soud ve svých rozhodnutích, nemohu souhlasit. Rekodifikace soukromého práva poskytla soudům možnost odmítat rozhodnutí přijatá za staré právní úpravy, a to i při totožné textaci převzaté ze staré právní úpravy.⁵³ V této otázce považuji setrvání na starších judikatorních závěrech, a to i z důvodu jejich kritiky, za nešťastné.

⁴⁹ Srovnej rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 27. 6. 2012, sp. zn. 25 Cdo 2974/2011

⁵⁰ Viz ustanovení § 58 odst. (1) zákona o silničním provozu

⁵¹ Viz např. Čech, P., Flidr, J. *Znovu ke spoluzavinění cyklisty bez helmy, aneb když na kole, tak jen po Německu či Rakousku (v Česku už raději i jako nepřipoutaný spolujezdec zjevně opilého řidiče)*. Rekodifikace & praxe, 2014, č. 11, s. 28.

⁵² Viz rozhodnutí Spolkového soudního dvora ze dne 17. června 2014, sp. zn. VI ZR 281/13

⁵³ „Nelze vyloučit, aby obsahově obdobným ustanovením byl v nové právní úpravě přikládán zčásti jiný význam, vzhledem k jejím dalším odlišnostem a k jiné systematické. Při výkladu § 2051 ObčZ je tedy nutno přihlídnout též k důvodům přijetí současného občanského zákoníku, včetně inspiračních zdrojů, z nichž zákonodárce při jeho přijetí vycházel, a k zásadám, na kterých je založen“ viz rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 11. 1. 2023, sp. zn. 31 Cdo 2273/2022

2.3 Právní úprava pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla

Pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla patří mezi všeobecně nejznámější a nejvýznamnější smluvní neživotní pojištění. Na úvod si dovolím k ZOPO uvést jednu zajímavost. Zákon doznal v souvislosti s rekodifikací soukromého práva v českém právní řádu úpravu v jeho názvu. Do 31. 12. 2013 obsahoval název zákona termín škoda. S účinností Občanského zákoníku pak v souladu s terminologií užívanou právě Občanským zákoníkem byl tento pojem nahrazen pojmem újma.

V ustanovení § 1 ZOPO je vymezen předmět této právní úpravy, kterým je úprava pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla a zřízení České kanceláře pojistitelů, jakož i úprava její organizace a činnosti. S ohledem na takto definovaný předmět právní úpravy je pro správné pochopení právní úpravy pojištění odpovědnosti z provozu vozidla nutné orientovat se v otázce vzniku povinnosti k náhradě újmy, na které se pojištění vztahuje.

Na rozdíl od jiných povinných pojištění ZOPO zakotvuje také povinnost pojistitele uzavřít pojistnou smlouvu. Tato je upravena v § 3 odst. (1) ZOPO, přičemž pojistitel má možnost tuto povinnost odmítnout pouze za předpokladu, že návrh na její uzavření odporuje ZOPO, zákonu upravujícímu pojistnou smlouvu nebo pojistným podmínkám pojistitele. Zde si dovolím upozornit, že termín „zákon upravující pojistnou smlouvu“ je nutné za současné právní úpravy vykládat jako Občanský zákoník.

Oproti tomu na druhé straně je dle § 3 odst. (2) ZOPO povinen uzavřít smlouvu vlastník tuzemského vozidla a řidič cizozemského vozidla, nespadá-li osoba pod některou z výjimek upravenou v § 5 ZOPO.

Úprava povinnosti k pojištění dle ZOPO doznala relativně nedávno (1. 1. 2018) značné změny. Nově je povinnost k pojištění v případě vozidla, které je zaregistrováno v souladu se zákonem o silničním provozu, třeba dodržet po celou dobu registrace vozidla s výjimkou období, kdy je vozidlo v registru uvedeno jako odstavené z provozu, vyvezené do zahraničí, zničené nebo když bylo odcizeno.⁵⁴ Oproti předchozí úpravě tak došlo ke značnému rozšíření této povinnosti, když povinné pojištění nedopadalo na vozidla provozovaná mimo pozemní komunikace, či provozovaná na veřejně nepřístupné účelové komunikaci. Dle důvodové zprávy bylo hlavním cílem novelizace právní úpravy dosažení vyšší míry právní jistoty ohledně výkladu předmětného ustanovení za účelem předejít soudním sporům.

⁵⁴ Viz ustanovení § 2 ZOPO

Byť lze v souvislosti s pojištěním odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla slyšet tvrzení, že vozidlo je pojištěné či naopak nepojištěné, předmětem pojištění není vozidlo, ale povinnost k náhradě újmy.⁵⁵ V tomto kontextu pak lze hovořit o tom, že neexistuje nepojištěné vozidlo, nýbrž nebyla pojištěna ona zmíněná povinnost k náhradě újmy, nicméně jsem si vědom, že z pohledu laické veřejnosti by tyto abstraktní pojmy spíše zhoršily chápání tohoto institutu. O nepojištěném vozidle lze typicky mluvit v případě dnes značně rozšířeného havarijního pojištění.

ZOPO dále v ustanovení § 2 podává definice některých pojmů. Pro sjednocení terminologie si proto dovolím některé často používané pojmy níže přímo ocitovat. Pojistitelem je pojišťovna, která je podle zvláštního právního předpisu oprávněna provozovat na území České republiky pojištění odpovědnosti. Tímto zvláštním právním předpisem je v současné době zákon č. 277/2009 Sb., o pojišťovnictví. Pojistníkem je ten, kdo uzavřel s pojistitelem smlouvu o pojištění odpovědnosti a poškozeným ten, komu byla provozem vozidla způsobena újma a má právo na náhradu újmy. Škodní událostí se rozumí způsobení újmy provozem vozidla.

Obsah pojistné smlouvy je upraven v ustanovení § 3 odst. (4) ZOPO, které upravuje povinné údaje pojistné smlouvy, kterými jsou:

- a) Určení pojistitele a pojistníka a údaje o vozidle,
- b) dobu trvání pojištění,
- c) limit pojistného plnění,
- d) výši pojistného, jeho splatnost a způsob placení a
- e) formu a místo oznámení škodné události.

Podle ustanovení § 3 odst. (5) ZOPO pak může pojistitel některé údaje, které nebyly o vozidle známy v době kontraktace pojistné smlouvy, doplnit.

Jak již bylo zmíněno, pojištění odpovědnosti z provozu vozidla je kromě obecné úpravy v Občanském zákoníku upraveno v ZOPO. Posoudíme-li konstrukci konkrétní pojistné smlouvy, lze dospět k následující hierarchii:

1. Konkrétní pojistná smlouva včetně všeobecných pojistných podmínek,
2. ZOPO,
3. Občanský zákoník.

⁵⁵ „Nejedná se o pojištění vozidel, předmětem pojištění není vozidlo, ale povinnost nahradit újmu jakožto závazkový vztah, byť je spojena s konkrétním vozidlem.“ JANDOVÁ, Lucie. § 1 [Předmět právní úpravy]. In: JANDOVÁ, Lucie, VOJTEK, Petr. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2019, s. 10, marg. č. 25.

Zmíněná posloupnost však platí pouze za situace, kdy v pojistné smlouvě ani ve všeobecných podmínkách není přítomno ujednání, které by odporovalo kogentním ustanovením Občanského zákoníku.

2.4 Rozsah pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla

Rozsah pojištění odpovědnosti je upraven v § 6 ZOPO. Jak již bylo uvedeno výše, v prvním odstavci tohoto ustanovení je stanoven osobní rozsah pojištění. Druhý odstavec je pak klíčový pro určení rozsahu plnění pojistitele, které je povinen poskytnout poškozenému namísto osoby odpovědné za tuto způsobenou újmu a celkem nepřekvapivě obsahuje odkaz na Občanský zákoník, konkrétně pak vyjmenovává:

- a) způsobenou újmu vzniklou ublížením na zdraví nebo usmrčením,
- b) účelně vynaložené náklady spojené s péčí o zdraví zraněného zvířete a způsobenou škodu vzniklou poškozením, zničením nebo ztrátou věci, jakož i škodu vzniklou odcizením věci, pozbyla-li fyzická osoba schopnost ji opatrovat,
- c) ušlý zisk,
- d) účelně vynaložené náklady spojené s právním zastoupením při uplatňování nároků podle písmen a) až c); v souvislosti se škodou podle písmene b) nebo c) však jen v případě marného uplynutí lhůty podle § 9 odst. 3 nebo neoprávněného odmítnutí anebo neoprávněného krácení pojistného plnění pojistitelem.

Pokud ovšem poškozený svůj nárok uplatnil a prokázal a pokud ke škodní události, ze které tato újma vznikla a kterou je pojištěný povinen nahradit, došlo v době trvání pojištění odpovědnosti, s výjimkou jeho přerušení.

Povinnost pojistitele k úhradě újmy je v některých konkrétních případech omezena. Zákon tyto případy vymezil formou výčtu v ustanovení § 7 ZOPO, přičemž se jedná o výčet taxativní. Společným prvkem výčtu obsaženého v řešeném ustanovení je osoba poškozeného, jedná se tzv. o újmy vlastní. Pojistitel tak není povinen např. k úhradě újmy, kterou utrpěl řidič vozidla, jehož provozem byla újma způsobena – tedy jedná se o škůdce, nebo ke škodě na vozidle, jehož provozem byla škoda způsobena. Tuto škodu pak může saturovat jiný typ pojistného produktu, např. již zmiňované havarijní pojištění.

Tato práce si nedává za cíl obecně popisovat všechny možné vzniknuvší majetkové i nemajetkové újmy a spíše zmíní detailněji některé zajímavosti z pohledu rozsahu poskytovaného pojistného plnění v souvislosti s přihlédnutím k aktuální rozhodovací praxi.

2.4.1 Škoda na vozidle

V důsledku škodní události dochází v majetkové sféře poškozeného ke snížení hodnoty poškozeného vozidla. V konkrétním případě pak výši škody lze určit jako rozdíl hodnoty vozidla bezprostředně před vznikem škodní události a jeho hodnoty po škodní události. Tuto škodu je pojistitel poškozenému povinen nahradit. Škoda je nahrazena bez ohledu na skutečnost, zda poškozený následně poškozené vozidlo uvede v předešlý stav, či nikoliv. V praxi se tak lze setkat s označením, že je pojistná událost řešena formou rozpočtu, kdy škoda na vozidle je oceněna pojistitelem a v případě, že poškozený s takto stanovenou částkou pojistného plnění souhlasí, je mu tato poukázána. Pojistitel v takovém případě následně neřeší, zda byla skutečně oprava provedena a jaké díly byly pro opravu užity.

Druhým často využívaným způsobem je výplata pojistného plnění přímo opravci. V praxi mívají pojistitelé smluvně sjednané servisy, které v případě, že poškozený chce likvidaci pojistné události touto formou využít, provedou opravu poškozeného vozidla a na základě souhlasu dojde k vinkulaci pojistného plnění přímo ve prospěch servisu, který již po poškozeném nepožaduje za opravu žádnou částku. Výhoda užití smluvního servisu, kromě neplacení částky za samotnou opravu a následné čekání na vyplacení pojistného plnění, spočívá také ve zkušenosti smluvního servisu s konkrétním pojistitelem. Poškozený se tak vyhne situacím, kdy servis provede opravu nesouvisejícího poškození, kterou následně pojistitel odmítá uhradit nebo fakturuje-li servis cenu práce vyšší, neodpovídající ceně v místě a čase obvyklé.

Pojistitelé využívají programy, které na základě vstupu od konkrétního likvidátora pojistné události stanoví předpokládanou cenu opravy, včetně hodin potřebných k provedení opravy a ceny práce za takovou opravu. Takovým systémem pro kalkulaci je např. audatex.

V souvislosti s uvedením vozidla do stavu těsně před škodní událostí je třeba upozornit i na situaci tzv. totální škody na vozidle. Tímto termínem je rozuměna situace, kdy vozidlo utrpělo škody, jejichž oprava, tj. uvedení v předešlý stav, je nerentabilní. To znamená, že oprava není ekonomicky účelná nebo technicky možná. Jinak řečeno, náklady na opravu vozidla přesahují jeho aktuální tržní hodnotu, případně provedenou opravou nelze dosáhnout potřebných standardů. V takovém případě je pak poškozené vozidlo oceněno k okamžiku před škodní událostí. Pojistitel provede internetovou aukci zbytků poškozeného vozidla např. prostřednictvím portálu www.total.car.cz. Na základě výsledků aukce je pak stanovena cena zbytků, která v případě, že poškozený nesouhlasí s prodejem zbytků vozidla, je od celkové výše pojistného plnění odečtena.

Zde si dovolím upozornit na ustanovení § 2969 Občanského zákoníku, kterému se věnovalo nedávné rozhodnutí Nejvyššího soudu,⁵⁶ které řešilo, o kolik procent může cena opravy poškozeného vozidla převýšit jeho obvyklou cenu před poškozením. V této otázce Nejvyšší soud vychází ze zahraniční rozhodovací praxe německého Spolkového soudního dvora, jelikož obdobně jako v české právní úpravě je v té německé upřednostňována naturální restituce. V německé judikatuře je v tomto ohledu zmiňována tzv. přírážka za integritu. „*Tato přírážka za určitých okolností slouží jako dobrodiní pro poškozeného, který do výše součtu ceny vozu a přírážky za integritu může požadovat náhradu nákladů na opravu; do této výše je tedy naturální restituce považována za hospodářsky přípustnou. Je však současně vyžadováno, aby vozidlo bylo skutečně opraveno.*“⁵⁷

Tento přístup je zdůvodněn také skutečností, že je opravena věc, o které vlastník ví, jak s ní bylo nakládáno. V případě vozidla tak ví, zda byly dodrženy servisní intervaly, jaký olej byl například do motoru vozidla a převodovky použit, zatímco v případě, že by byl nucen obstarat si vozidlo nové za poskytnuté pojistné plnění, tyto skutečnosti by mu byly neznámé.⁵⁸ Nejvyšší soud tak uzavřel, že v mimořádných případech lze požadovat náhradu škody převyšující hodnotu tohoto vozidla o 30 %. S tímto názorem se zcela ztotožňuji, a to hlavně při posouzení oné znalosti zacházení s věcí, kterou vlastník u svého použitého vozidla má, zatímco u nového použitého vozidla nemá žádnou jistotu, jak předchozí vlastník k údržbě vozidla přistupoval.

2.4.2 Náhradní vozidlo

Povinnost osoby, která je zodpovědná za škodní událost, je mnohem komplexnější než pouhé finanční vyrovnání za poškození vozidla samotného. Je důležité vzít v úvahu následky, které mohou vzniknout v důsledku škodní události, jako jsou omezení v používání vozidla a ztráta zisku. Pokud je poškozená strana nucena své vozidlo opravit a nemůže ho v průběhu oprav používat ke své výdělečné činnosti, kterou by za normálních okolností vykonávala, je třeba tuto situaci řádně zohlednit. V takovém případě má poškozený nárok na náhradu, která by měla být odpovídajícím způsobem vypočítána.

⁵⁶ Srovnej rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 16. 5. 2022, sp. zn. 25 Cdo 2651/2021

⁵⁷ Viz rozhodnutí Spolkového soudního dvora z 15. 10. 1991, sp. zn. VI ZR 314/90, a ze 17. 3. 1992, sp. zn. VI ZR 226/91

⁵⁸ Jak uvádí např. F. Melzer v podcastu *Judikatura*, Škoda na věci: Judikatura [online]. [cit. 2023-05-19]. Dostupné z: <https://pravo21.cz/podcasty/skoda-na-veci>

Kritériem, kterým je nutné všechny vynaložené náklady v souvislosti se škodní událostí posuzovat, je kritérium nutnosti a účelnosti, jelikož jenom tyto jsou v příčinné souvislosti se škodní událostí, a tedy jak škůdce, tak pojistitel jsou povinni k jejich úhradě.

V souvislosti s náhradním vozidlem je tak zvažováno, zda náhradní vozidlo je typově a třídivě srovnatelné s vozidlem poškozeným, přičemž tato otázka jest otázkou nikoliv právní, ale odbornou a její zodpovězení tak nepřísluší soudu, nýbrž znalci.

Nájemné za zapůjčení náhradního vozidla by mělo být v místě a v čase obvyklé.⁵⁹ Zároveň je nutné od nákladů na nájemné náhradního vozidla odečíst částku představující náklady na provoz poškozeného vozidla, které by jinak poškozený nebyl škodní událostí vynaložil.⁶⁰ Tyto náklady pojistitelé nazývají jako tzv. pevné náklady a představují opotřebení vozidla mimo pohonné hmoty a bývají tedy vypočteny jako součin najetých kilometrů s náhradním vozidlem a částkou představující pevné náklady. Tato konstrukce bývá občasně kritizována ze strany znalců přibraných k soudnímu řízení, kdy k opotřebení vozidla poškozeného, které je v opravě, dochází také pouhým plynutím času, a nikoliv pouze jeho faktickým užíváním. V této otázce se nicméně kloním k závěrům pojistitelů, kdy vozidlo poškozeného je ušetřeno jistého opotřebení z důvodu zapůjčení náhradního vozidla, a proto jsem názoru, že poškozenému náhrada těchto nákladů nenáleží. Nadto z vlastní zkušenosti většina vlastníků vozidel v případě údržby vozidel podstupují předepsanou údržbu spíše podle kilometrových intervalů než podle sekundárně stanovených časových intervalů. Na druhou stranu je nutno uvést, že pojistitelé tyto náklady často určují formou tzv. „magického koeficientu“, kdy přesný výpočet nedokáží jasně doložit či prokázat, nicméně soudy, v souvislosti s již citovaným rozhodnutím, tyto náklady poškozeným většinou nepřiznávají.

V souvislosti s nárokem na úhradu náhradního vozidla si dovoluji také zmínit situaci, kdy dojde k totální škodě na vozidle, jak je vysvětleno výše. Dřívější praxe pojistitelů vycházející z rozhodnutí Nejvyššího soudu⁶¹ byla taková, že nájem náhradního vozidla považovaly v případě totální škody vozidla poškozeného za účelný pouze do doby, než pojistitel sdělil poškozenému, že oprava poškozeného vozidla z důvodu nerentability prováděna nebude. Vůči této praxi a názoru Nejvyššího soudu se nicméně vymezil Ústavní soud ve svém nálezu,⁶² když uzavřel, „že ne každý

⁵⁹ „Výše náhrady účelně vynaložených nákladů na vypůjčení či pronájem vozu po dobu opravy vlastního poškozeného vozidla zásadně nesmí přesahovat obvyklou cenu pronájmu obdobných aut v daném místě a čase.“ Viz rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 30. 3. 2010, sp. zn. 25 Cdo 3911/2007

⁶⁰ Viz rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 16. 10. 2008, sp. zn. 25 Cdo 2703/2006

⁶¹ Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 31. 1. 2013, sp. zn. 25 Cdo 712/2011

⁶² Nález Ústavního soudu ze dne 24. 7. 2018, sp. zn. I. ÚS 3831/17

poškozený, je natolik solventní, aby si mohl dovolit zakoupit nové vozidlo, aniž by čekal na zaslání finančních prostředků od pojišťovny.“ Rozhodným okamžikem pro stanovení účelnosti nájmu náhradního vozidla tak v souladu s citovaným nálezem není samotné oznámení pojistitele, nýbrž připsání finančních prostředků na účet poškozeného. Nutno podotknout, že pojistitelé na závěr obsažený v citovaném nálezu Ústavního soudu reagovaly zkrácením dob, ve kterých od oznámení totální škody zasílají pojistné plnění poškozenému, nicméně hodnotím tento názorový posun za zcela správný, kdy dle předchozí praxe docházelo v některých situacích k nedůvodnému krácení pojistného za nájem náhradního vozidla. Náklady s tím spojené nicméně byly vynaloženy v souvislosti se škodní událostí, a tedy proti principu ochrany poškozeného tyto náklady nesl poškozený.

2.4.3 Způsob stanovení výše náhrady nemajetkové újmy

Způsob stanovení konkrétní výše náhrady nemajetkové újmy doznal v souvislosti s rekonstrukcí soukromého práva značné změny. Do účinnosti Občanského zákoníku byl užíván odlišný systém pro stanovení konkrétní výše újmy na zdraví, resp. škody na zdraví dle tehdejší terminologie. Jednalo se o bodový systém stanovený na základě vyhlášky ministerstva zdravotnictví č. 440/2001 Sb. na základě zmocnění v ustanovení § 440 zákona č. 40/1964 Sb. Ta vycházela z etiologického přístupu při stanovení výše nemajetkové újmy. Vyhláška upravovala dva typy nároků. Prvním nárokem bylo dle § 2 vyhlášky odškodnění bolesti, způsobené škodou na zdraví, jejím léčením nebo odstraňováním jejích následků. Druhým nárokem dle § 3 vyhlášky bylo odškodnění ztížení společenského uplatnění za následky trvalé škody na zdraví mající prokazatelný vliv na uplatnění v životě a ve společnosti a na uspokojování společenských potřeb.

Etiologický přístup lze popsat jako objektivní hodnocení bolesti podle její příčiny.⁶³ Hlavním problémem této vyhlášky bylo vyjma samotného etiologického přístupu nenavázání hodnoty jednoho bodu na ekonomický ukazatel. V ustanovení § 7 odst. (2) vyhlášky byla stanovena hodnota jednoho bodu, která činila 120 Kč, přičemž tato nebyla po celou dobu její účinnosti změněna. V odstavci třetím nicméně byla zakotvena možnost soudu zvýšit odškodnění vypočtené dle vyhlášky, a to ve zvlášť výjimečných případech. V praxi tak docházelo k situacím, kdy vypočtená hodnota byla následně násobena 4 až 7, čímž de facto bodové hodnocení ztrácelo zcela smysl, respektive konečná výše náhrady újmy na zdraví závisela spíše na násobku, kterým soud vynásobil výši náhrady stanovenou podle bodového systému. Jistým problémem byla

⁶³ Moravcová, Barbora. *(Ne)vhodnost použití etiologického přístupu pro odškodňování bolesti* [online]. [cit. 2023-05-19]. Dostupné z: <https://www.ppak.cz/nevhodnost-pouziti-etilogickeho-pristupu-pro-odskodnovani-bolesti/>

i skutečnost, že vyhlášku vydávalo ministerstvo zdravotnictví, které v některých případech je samo povinno hradit nemajetkovou újmu, tedy zvýšením náhrad docházelo k zvýšení nákladů tohoto ministerstva.⁶⁴

Přijetím Občanského zákoníku byla vyhláška bez náhrady zrušena s tím, že nově ji měla nahradit rozhodovací praxe soudů respektující znění § 2958 Občanského zákoníku. Ve spolupráci pak soukromé subjekty, někteří soudci ze senátu Nejvyššího soudu věnující se nemajetkové újmě a Ministerstvo spravedlnosti vytvořili pomůcku pro sjednocení rozhodovací praxe, Metodiku Nejvyššího soudu k náhradě nemajetkové újmy na zdraví (bolest a ztížení společenského uplatnění podle § 2958 Občanského zákoníku (dále jen „**Metodika**“). Tato nově již nestanovuje absolutní výši konkrétního bodu a pro výpočet náhrady využívá základní vzorec, který stanovuje náhradu újmy 100 % postižení poškozeného v 400násobku průměrné hrubé mzdy přepočtené na počty zaměstnanců v národním hospodářství za kalendářní rok, za rok, ve kterém došlo k ustálení zdravotního stavu poškozeného. K takovému okamžiku je pak vyčíslována náhrada. Oproti předchozímu přístupu, který pouze zohledňoval, odškodnění bolesti a odškodnění ztížení společenského uplatnění, Metodika přichází s jiným přístupem a zkoumá, jak se poškození promítlo do života poškozeného, jedná se tedy o subjektivní hledisko posuzování následků oproti předchozímu více objektivnímu přístupu.

Součástí metodiky je i přehled oblastí, které hodnotí soudní znalec z oboru zdravotnictví. Výsledkem je tedy míra omezení poškozeného v životě, přičemž 100 % představuje totální vyřazení z běžného života. V praxi se bohužel ustálil přístup, kdy docházelo k nadužívání znaleckého zkoumání, a soudy bez větší reflexe nechaly celé postižení stanovit soudním znalcem. Zde si dovoluji upozornit na znění § 2958 Občanského zákoníku, dle kterého je to soud, kterému přísluší stanovení výše náhrady. Návodu užití Metodiky a také jejímu chybnému užití se recentně věnoval Ústavní soud ve svém nálezu,⁶⁵ kde uzavřel, že *„Jinými slovy, soudce pečlivě zváží, zda je sporná skutková otázka doopravdy odborná a zda potřebuje k jejímu vyřešení znalecký posudek, pečlivě zjistí skutkový stav a podepře své vlastní rozhodnutí o tom, jaká částka je k odčinění újmy poškozeného přiměřená, po komplexně provedeném dokazování a zhodnocení důkazů podle zásad uvedených v § 132 o. s. ř., tedy vlastní - účastníku srozumitelnou - úvahou, nikoli prostým odkazem*

⁶⁴ MELZER, Filip a Petr BEZOUŠKA. Odškodnění nemajetkové újmy: Judikatura [online]. [cit. 2023-05-19].

Dostupné z: <https://pravo21.cz/podcasty/odskodneni-nemajetkove-ujmy>

⁶⁵ Nález Ústavního soudu ze dne 8. 3. 2023, sp. zn. I. ÚS 1010/22

na znalecký posudek. “ Rozlišování skutkové a právní otázky zadá na samostatný rozbor⁶⁶. „Aby bylo možno přesně rozlišit, co podléhá a co nepodléhá přezkoumání, je třeba oddělit, co je v napadeném rozhodnutí skutkový poznatek a co je právní kvalifikace. Kritériem může být rozlišování otázek „co je“ a „co má být“ či „co je vnímáno smysly“ a „co je výsledkem rozumové činnosti“. Většina teorií směřuje ovšem k závěru, že táž otázka může být jednou otázkou skutkovou, jindy otázkou právní a že závěr o tom musí být vždy pouze konkrétní a individuální.“⁶⁷ Ústavní soud s odkazem na judikaturu Evropského soudu pro lidská práva, zdůrazňuje, že v případě existence pochybnosti při rozlišování povahy námitek, je nutné přistoupit na výklad ve prospěch dovolatele.⁶⁸

I nadále je tedy možné pro stanovení nemajetkové újmy vycházet z Metodiky, nicméně nemělo by se s ohledem na její nezávažnost jednat o jediný podklad, na základě kterého rozhodne. Ztotožňuji se se závěry Ústavního soudu, a to právě s jím zdůrazněným akcentem na vázanost soudu zákonem, jak je upraveno v Ústavě České republiky,⁶⁹ nikoliv nezávažnou metodickou pomůckou. Na závěr k Metodice uvádím, že tato je poměrně tvrdě kritizována ze strany veřejného ochránce práv JUDr. Stanislava Křečka.⁷⁰

2.5 Povaha pojistného plnění

Občanský zákoník v § 2951 zakotvuje pravidlo, že škoda, tedy ve smyslu § 2894 OZ újma na jmění, se primárně nahrazuje uvedením do předešlého stavu, tedy do stavu, který bezprostředně předchází škodní události. K úhradě v penězích se přistupuje až sekundárně, a to za předpokladu, že o takový způsob náhrady škody žádá poškozený nebo není-li restituce do předešlého stavu dobře možná. Tento postup zakotvený v Občanském zákoníku se tak odklání od principu obsaženého v předchozí právní úpravě, tj. v občanském zákoníku z roku 1964, který stanovil pravidlo přesně opačně⁷¹ a jako primární stanovil restituci relativní, tj. náhradu v penězích.

⁶⁶ „Rozhraničení mezi skutkovými a právními otázkami představuje složitou a nejednoznačnou problematiku.“ Viz náleží Ústavního soudu ze dne 27. 4. 2020, sp. zn. II. ÚS 664/19

⁶⁷ srov. WINTEROVÁ, A., MACKOVÁ, A. a kol. *Civilní právo procesní. První část - Řízení nalézací*. Praha: Linde, 2014, str. 224

⁶⁸ Nález Ústavního soudu ze dne 27. 4. 2020, sp. zn. II. ÚS 664/19

⁶⁹ Viz Článek 95 odst. 1 Ústavního zákona č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky

⁷⁰ Viz *Zpráva o šetření ve věci Metodiky k náhradě nemajetkové újmy na zdraví podle § 2958 Občanského zákoníku*, sp.zn. 6709/2019/VOP/DK

⁷¹ „Škoda se hradí v penězích; požádá-li však o to poškozený a je-li to možné a účelné, hradí se škoda uvedením do předešlého stavu.“ Srovnej § 442 zákona č. 40/1964 Sb., občanský zákoník

Naproti tomu náhrada nemajetkové újmy je provedena prostřednictvím přiměřeného zadostiučinění, které může být poskytnuto v penězích či v nepeněžité formě, kdy poté mluvíme o tzv. morální satisfakci.

Oproti úpravě náhrady újmy např. ve Spojených státech amerických není v české právní úpravě obecně zakotven sankční princip náhrady újmy. Určité výjimky z tohoto pravidla lze postupně spatřovat v soudní praxi v oblasti zásahů do osobnostních práv.⁷² „*I když je judikatura Nejvyššího soudu a Ústavního soudu stále opatrná ve vyslovení aplikovatelnosti punitive damages v českém právním řádu, domnívám se, že můžeme sledovat určitý posun v chápání podstaty náhrady újmy od čistě kompenzační funkce k funkci sankční.*“⁷³ Primární funkce, kterou povinnost k náhradě újmy v českém právním řádu sleduje, je tedy funkcí reparační. Odlišně je například stanoveno v ustanovení § 2969 Občanského zákoníku, dle kterého škůdce, který jednal svévolně nebo škodolibě, nahradí poškozenému také cenu zvláštní obliby. V tomto ustanovení lze tedy spatřovat jistou sankční funkci vyjma pouhé reparační.⁷⁴

ZOPO nicméně v § 6 odst. 3 stanovuje vlastní způsob náhrady odchylný od způsobu zakotveném v Občanském zákoníku. Pojistitel tak poskytuje plnění v penězích nejvýše do limitu pojistného plnění stanoveného v pojistné smlouvě.

Výše pojistného plnění poskytovaná pojistitelem je tak vždy omezena maximální částkou, do které je pojistitel povinen pojistné plnění při jedné škodní události poskytnout. To samozřejmě neznamená, že se poškozený nedomůže úhrady újmy překračující pojistný limit, nemůže tak sice nárokovat po pojistiteli, nicméně přesahující újmu je nadále povinen uhradit škůdce. Na ochranu poškozených před příliš nízkým pojistným limitem stanovuje ZOPO minimální přípustné limity pro pojistné smlouvy v ustanovení § 3a ZOPO. Naopak horní hranice není nikterak omezena a je tak na pojistitelích, jaké horní limity pojistného plnění na trhu pojištění nabízejí. Tato skutečnost je pak primárně zohledněna v ceně pojistného, které hradí pojištěný. Je tedy možné, aby horní hranice pojistného plnění nebyla v pojistné smlouvě omezena.

⁷² Srovnaj usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 22. 8. 2014, sp. zn. 30 Cdo 3157/2013.

⁷³ ŽIVĚLOVÁ, Alexandra. *UMOŽŇUJE NOVÝ OBČANSKÝ ZÁKONÍK PŘIZNAT V ŘÍZENÍ O NÁHRADĚ NEMAJETKOVÉ ÚJMY PUNITIVE DAMAGES?* Bulletin-advokacie [online]. 10.5.2016 [cit. 2023-05-09]. Dostupné z: <http://www.bulletin-advokacie.cz/umoznuje-novy-obcansky-zakonik-priznat-v-rizeni-o-nahrade-nemajetkove-ujmy-punitive-damages#ftn1>

⁷⁴ „Do jisté míry jde o jednu z období institutu angloamerického práva označovaného jako *punitive damages*. Svěvole i škodolibost jsou kvalifikované případy vystupňovaného úmyslu. Důvodová zpráva k zákonu č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, č. 89/2012 Dz

Minimální limity pojistného plnění byly stanoveny na základě promítnutí požadavku směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/103/ES.⁷⁵ V článku 9 směrnice pak stanovila minimální částky u škody na zdraví 1.000.000 EUR na každého poškozeného nebo 5.000.000 EUR na každou škodní událost bez ohledu na počet poškozených a pro věcné škody 1.000.000 EUR na každou událost. Česká právní úprava pak stanovila limit 35.000.000 Kč na každého zraněného či usmrčeného a limit 35.000.000 Kč pro zbývající újmy, tj. škodu na věci a ušlý zisk. Dovolím si zde pochválit českého zákonodárce, který podle mě i správně reflektoval využívání hromadné dopravy v České republice a nepřistoupil na limit 5.000.000 EUR na jednu škodní událost, který by v případě dopravních nehod vozidel hromadné dopravy byl nedostatečný, jak je mimo jiné uvedeno v důvodové zprávě.⁷⁶

2.5.1 Právo pojistitele na úhradu vyplacené částky

Právo pojistitele na úhradu vyplacené částky bývá zkráceně nazýváno jako postih či regresní nárok pojistitele. V konkrétně stanovených případech považuje zákonodárce za souladné s principy spravedlnosti, aby v konečném důsledku nesl odpovědnost, respektive povinnost k náhradě újmy pojištěný, a to za předpokladu naplnění důvodů uvedených v ustanovení § 10 ZOPO. Důvody uvedené v citovaném ustanovení mají společného jmenovatele, a to konkrétně neakceptovatelné chování pojištěného. Postižním právem tak není nikterak dotčena ochrana poškozeného.

Obdobně jako v případě přímého nároku poškozeného proti pojistiteli, se jedná o originární právo založené čistě na citovaném ustanovení. Naplnění předpokladů řešeného ustanovení tak není nikterak ovlivněno povinností k náhradě újmy dle úpravy v Občanském zákoníku. S otázkou vzniku tohoto práva je pak neoddělitelně spjata otázka promlčení tohoto práva. S ohledem na originárnost postižního práva pojistitele se toto nepromlčuje ve lhůtách pro promlčení nároku na náhradu újmy, nýbrž uplatní se obecná úprava promlčení s tříletou promlčecí lhůtou. Další skutečností, která vyvěrá z povahy postižního práva jako práva originárního, je nemožnost

⁷⁵ 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) (Text s významem pro EHP)

⁷⁶ *Přechod na limit u škod na zdraví nebo usmrcením bez ohledu na počet poškozených se však zcela určitě jeví nedostatečným v případě hromadných dopravních nehod a dopravních nehod hromadných dopravních prostředků.* Důvodová zpráva k zákonu č. 137/2008 Sb., kterým se mění zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů

aplikace snížení povinnosti k náhradě škody zakotvené v ustanovení § 2953 Občanského zákoníku, jak potvrdil ve svém rozhodnutí Nejvyšší soud.⁷⁷

Další zajímavostí postižního nároku, která nicméně nutně vyplývá z osobního rozsahu pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla, je skutečnost, že postižní nárok může vzniknout i vůči jiné osobě odlišné od provozovatele a vlastníka vozidla.⁷⁸

Konkrétní situace, za kterých vzniká pojistiteli regresní nárok, jsou vyjmenovány v § 10 odst. (1) ZOPO. První z uvedených je situace, kdy pojištěný způsobil újmu úmyslně. Dále se např. jedná o situaci, kdy pojištěný porušil své povinnosti po nehodě, řídil vozidlo bez platného řidičského oprávnění a také situace, kdy pojištěný řídil vozidlo pod vlivem alkoholu či omamné nebo psychotropní látky. Přičemž u některých shora uvedených důvodů dojde k naplnění podmínek vzniku postižního práva pojistitele pouze v případě, kdy dojde k porušení povinnosti bez hodného důvodu k tomuto porušení. Tyto důvody nejsou blíže specifikovány, jako příklad lze však uvést zdravotní důvody pojištěného či některého účastníka škodní události nebo osoby blízké.

V ustanovení § 10 odst. (2) ZOPO je upraven vznik postižního nároku pojistitele pro převážně technické nedostatky vozidla. Tyto jsou stanoveny v zákoně č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, který stanovuje závazné technické podmínky pro vozidla a podmínky, za kterých jsou způsobilá k provozu na pozemních komunikacích. Zde si dovoluji upozornit i na zajímavý judikatorní vývoj, kdy dřívější judikatura posuzovala tuto skutečnost poměrně přísně a formalisticky, když Nejvyšší soud v této otázce uvedl, že: *„Skutková podstata stanovená v § 10 odst. 1 písm. b) a odst. 2 písm. a) zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla tak může být naplněna nejen takovým provozováním, při němž má provozovatel (resp. osoba, které vozidlo svěřil) možnost rozpoznat při zachování obvyklé opatrnosti neodpovídající technický stav, resp. plněním svých povinností při péči o vozidlo tomuto stavu předejít, ale jakýmkoliv provozováním vozidla, které svojí konstrukcí nebo technickým stavem neodpovídá požadavkům bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, obsluhujících osob, přepravovaných osob a věci“.*⁷⁹ Toto rozhodnutí bylo relativně recentně překonáno, přičemž při novém posouzení shodné otázky dospěl Nejvyšší soud k závěru: *„že pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla (povinné ručení) plní úlohu ochrany poškozených, kteří*

⁷⁷ „Postižní právo pojistitele podle § 10 odst. 1 OdpVoz, ve znění do 22. 9. 2016, nemá povahu práva na náhradu škody, a neumožňuje tak použití § 2953 ObčZ.“ Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 31. 8. 2022, sp. zn. 23 Cdo 2888/2020

⁷⁸ Např. podle ustanovení § 2910 Občanského zákoníku

⁷⁹ Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 30. 9. 2015, sp. zn. 23 Cdo 3363/2013

nejsou závislí na platebních schopnostech škůdců, zároveň však plní úlohu ochrany pojištěného, který za úplatu převedl riziko na pojistitele a který důvodně očekává, že v případě vzniku škody bude pojistitel hradit škodu místo něj. NS uvedl, že vzhledem k účelu právní úpravy povinného ručení je při posouzení otázky, zda pojištěný porušil základní povinnosti při provozu vozidla, které svým technickým stavem neodpovídá požadavkům, rozhodné, zda věděl, či při zachování běžné péče a opatrnosti mohl vědět, že vozidlo těmto požadavkům neodpovídá.⁸⁰ Přičemž k názoru vysloveném v druhém z citovaných rozhodnutí se jednoznačně přikláním, neboť lépe zohledňuje princip ochrany pojištěného a zároveň není tento výklad nedůvodným zúžením případů vzniku postěžního nároku pojistitele.

2.5.2 Vztah mezi povinností pojistitele k poskytnutí pojistného plnění a povinností škůdce k náhradě újmy.

V praxi občasně dochází k nesprávnému posouzení a ztotožnění povinnosti škůdce k náhradě újmy a povinnosti pojistitele k úhradě pojistného plnění. Tyto dvě povinnosti je od sebe nutné odlišovat. Právo poškozeného domáhat se saturace újmy přímo po pojistiteli škůdce je založeno zákonem a je zakotveno v ustanovení § 9 odst. (1) ZOPO. Jedná se tedy o originární právo, kdy poskytnutím pojistného plnění pojistitel nevstupuje do postavení škůdce. Tento závěr pak aproboval i Nejvyšší soud ve své rozhodovací praxi, dle kterého „*Ide o originární právo založené zvláštním právním předpisem a – byť je odvozeno od právního vztahu mezi pojistitelem a pojištěným škůdcem – nemá povahu nároku na náhradu škody. Pojistitel se také nestává osobou odpovědnou za škodu namísto škůdce.*“⁸¹

Z pohledu poškozeného se tak nabízí dva možné postupy. Buďto bude uplatňovat nárok z titulu povinnosti škůdce k náhradě újmy, nebo uplatní nárok u pojistitele škůdce. V naprosté většině případů se ovšem v praxi poškození domáhají újmy přímo po pojistiteli.

Za zmínku stojí také judikatorní posun ohledně vzniku přímého nároku poškozeného na plnění od pojistitele, respektive postup při jeho soudním vymáhání, byť jsou závěry Nejvyššího soudu konstruovány pro starou právní úpravu zákona o pojistné smlouvě, je zajímavé na tuto skutečnost upozornit. Dle Nejvyššího soudu: „*odmítne-li pojistitel plnit poškozenému v důsledku vzniku pojistné události, je třeba uplatnit nárok na náhradu škody vůči škůdci, který je pasivně legitimovaným subjektem. Nárok na pojistné plnění proti pojistiteli může poté pojištěný uplatnit na základě pravomocného rozhodnutí, kterým mu byla uložena povinnost k náhradě škody, na níž*

⁸⁰ Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 10. 6. 2020, sp. zn. 31 Cdo 475/2020

⁸¹ Viz rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 12. 12. 2007, sp. zn. 25 Cdo 113/2006

*se pojištění vztahuje a kterou byl nucen uhradit.*⁸² V případě, že se chtěl pojištěný následně domoci plnění pojistitele, mohl tak učinit pouze až za situace, kdy mu byla pravomocným rozhodnutím uložena povinnost k náhradě újmy. Tento závěr byl však následně překonán, kdy Nejvyšší soud nově dospěl k závěru, že *„Pojištěný z odpovědnosti za škodu je oprávněn domáhat se v soudním řízení po pojistiteli toho, aby za něj uhradil škodu přímo poškozenému.*⁸³ Přičemž překonání dříve zastávaného názoru bylo mimo jiné odůvodněné i skutečností, že pojištění odpovědnosti za újmu slouží také k ochraně zájmů pojištěného, a nikoliv jen k ochraně zájmů poškozeného, které byly akcentovány v předchozí judikatuře.

Výše popsaná skutečnost pak má dopady z pohledu hmotného i procesního práva. Relativně do nedávna byla vedena diskuze ohledně promlčení nároku na úhradu pojistného plnění, respektive výkladovou nejasnost způsobovalo ustanovení § 635 odst. 2 Občanského zákoníku, dle kterého se právo na pojistné plnění z pojištění odpovědnosti promlčí nejpozději promlčením práva na náhradu škody nebo újmy, na kterou se pojištění vztahuje. Obecné ustanovení k promlčecí lhůtě u pojištění v § 626 OZ stanoví princip tři plus jeden rok, respektive, že promlčecí lhůta je obdobně jako v obecné úpravě tříletá, nicméně je upraven počátek běhu promlčecí lhůty, kdy tato začne běžet až jeden rok po pojistné události. Výkladovou nejasnost pak definitivně vyřešil Nejvyšší soud ve svém rozhodnutí, když uzavřel, že: *„Právo na pojistné plnění z pojištění odpovědnosti za škodu se ve smyslu § 635 odst. 2 o. z. promlčuje nejpozději uplynutím promlčecí lhůty stanovené pro právo na náhradu škody, a to jak lhůty objektivní, tak i lhůty subjektivní.*⁸⁴ Tedy v případě pojištění odpovědnosti není aplikována úprava v § 626 Občanského zákoníku. Byť se jedná o rozhodnutí více než 3 roky staré, v praxi se stále lze setkat se situacemi, kdy poškozený uplatní svůj nárok pozdě, přičemž argumentaci opírá právě o již citované ustanovení § 626 Občanského zákoníku.

Rozhodné skutečnosti pro stanovení počátku běhu promlčecí lhůty pak upravuje § 620 OZ a jedná se o vědomost o škodě a o osobě povinné k její náhradě. Vědomost o osobě povinné k její náhradě často nebude činit problém, otázkou však zůstává, jak přesnou povědomost o rozsahu škody má mít poškozený. Touto otázkou se zabýval i Nejvyšší soud a uzavřel, že *„Poškozený se dozví o škodě, jakmile zjistí skutkové okolnosti, z nichž lze dovodit vznik škody a orientačně (přibližně) i její rozsah (tak, aby bylo možné určit přibližně výši škody v penězích) a není třeba, aby znal rozsah (výši) škody přesně (např. na základě odborného posudku).*⁸⁵ V praxi není

⁸² Viz rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 10. 4. 2008, sp. zn. 30 Cdo 1354/2006

⁸³ Viz rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 12. 12. 2018, sp. zn. 23 Cdo 5969/2017

⁸⁴ Viz rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 28. 11. 2019, sp. zn. 25 Cdo 1976/2019

⁸⁵ Viz rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 28. 5. 2014, sp. zn. 25 Cdo 3401/2011

jednoznačně vyřešeno, zda dle výše popsaného závěru Nejvyššího soudu, lze stanovit počátek běhu promlčecí lhůty současně se vznikem škodní události nebo až k datu prozkoumání vozidla technikem, který škodu odhadne a ke kterému dojde v řádu jednotek dní po škodní události. Z opatrnostního hlediska lze tak poškozeným doporučit, aby v případě uplatnění svých nároků vycházeli z data vzniku škodní události.

Z pohledu procesního práva se místní příslušnost v případě žaloby, kterou se poškozený domáhá úhrady pojistného plnění přímo proti pojistiteli, určuje podle ustanovení § 85 zákona č. 99/1963 Sb., občanského soudního řádu, konkrétně se pak jedná o obecný soud účastníka a nelze využít příslušnost podle ustanovení § 87 písm. b) občanského soudního řádu, tedy kritérium místa, kde došlo ke skutečnosti zakládající právo na úhradu újmy. Tento závěr pak potvrzuje rozhodnutí Městského soudu v Praze.⁸⁶

2.6 Česká kancelář pojistitelů – právní postavení a role v systému pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla

Sekundárním předmětem úpravy v ZOPO je zřízení České kanceláře pojistitelů (dále také jako „Kancelář“). Vznik Kanceláře lze ve smyslu ustanovení § 122 Občanského zákoníku pojmenovat jako ustanovení. Členové Kanceláře jsou pojistitelé. Kancelář je zapsána v obchodním rejstříku, přičemž právní forma je zájmové sdružení, právnická osoba zřízená zvláštním zákonem. Členství v Kanceláři vzniká pojistitelům na základě právní moci rozhodnutí povolující provozování pojištění odpovědnosti Českou národní bankou. V souvislosti s členstvím Kanceláře je pak každý člen povinen hradit příspěvek k chodu činnosti Kanceláře. Členové Kanceláře jsou podle zákona povinni ručit za dluhy Kanceláře, přičemž se tento závazek rozděluje mezi členy v poměru odpovídajícím jejich finančním příspěvkům do Kanceláře. Tato povinnost spočívá v tom, že členové Kanceláře musí v souladu se zákonem o pojišťovnictví vytvářet technické rezervy. Tyto rezervy slouží k zajištění, že Kancelář bude schopna dostát svým závazkům vůči třetím stranám, například při vyplácení pojistných plnění či náhrad škod.

Její činnost je primárně vymezena v § 18 ZOPO, nicméně dílčí činnosti Kanceláře jsou uvedeny v § 29 a § 4 ZOPO. Primární činností vymezenou v rámci § 18 ZOPO je správa garančního fondu.

⁸⁶ Usnesení Městského soudu v Praze ze dne 24. 4. 2009, sp. zn. 21 Co 139/2009

Mezi hlavní činnosti, které Kancelář zajišťuje, patří také přesun informací mezi jednotlivými pojistiteli a Ministerstvem dopravy České republiky, jakožto provozovatele Centrálního registru vozidel.

2.6.1 Orgány České kanceláře pojistitelů

Úprava orgánů Kanceláře je obsažena v § 19 ZOPO, dle kterého má Kancelář shromáždění členů, správní radu, kontrolní komisi a výkonného ředitele. V následujících ustanoveních jsou pak podrobněji upraveny jednotlivé orgány. Zajímavostí je, že výčet uvedený v § 19 ZOPO není taxativní, resp. v ustanovení § 23b ZOPO je zakotveno zřízení dalšího orgánu Kanceláře, a to Komise pro tvorbu programů prevence škod a pro rozdělování prostředků fondu zábrany a škod.

Nejvyšším orgánem kanceláře je shromáždění členů. Shromáždění členů svolává další orgán Kanceláře, správní radu, alespoň jednou každých 12 měsíců. Shromáždění členů odvolává a volí členy správní rady, schvaluje rozpočet Kanceláře, určuje příspěvky členů Kanceláře a má další pravomoci uvedené v § 20 ZOPO. V současné době čítá Kancelář celkem 12 členských pojišťoven.⁸⁷ Mezi členské pojišťovny k datu 4. 5. 2023 tak patří Allianz pojišťovna, ČSOB pojišťovna, Česká podnikatelská pojišťovna, Direct pojišťovna, Euro Insurances DAC, Generali Česká pojišťovna a.s., Hasičská vzájemná pojišťovna, Kooperativa pojišťovna, Pillow pojišťovna, a.s., Slavia pojišťovna, Uniqa pojišťovna a Pojišťovna VZP.

Statutárním orgánem Kanceláře je správní rada, která je tvořena pěti členy. Funkční období členů správní rady jsou tři roky, přičemž každý z členů správní rady je oprávněn zastupovat Kancelář navenek samostatně.

Na výkon působnosti správní rady dohlíží kontrolní komise. Jedná se o kontrolní orgán Kanceláře a dohlíží na hospodaření Kanceláře a na úhradu členských příspěvků.

2.6.2 Garanční fond České kanceláře pojistitelů

Garanční fond je upraven v ustanovení § 24 ZOPO a zabraňuje situacím, aby poškození zůstali bez náhrady v případech, kdy poškozený nemá možnost domáhat se plnění po pojistiteli nebo proti škůdci. Jedná se tedy o další institut zajišťující ochranu poškozených v souvislosti s újmou vzniklou provozem vozidla. ZOPO obsahuje v § 24 taxativní výčet případů, kdy Kancelář poskytuje z garančního fondu plnění poškozenému. Jedná se například o újmu způsobenou provozem nezjištěného vozidla, kterou je povinna nahradit neznámá osoba nebo újma způsobená

⁸⁷ Česká kancelář pojistitelů [online]. [cit. 2023-05-31]. Dostupné z: <https://www.ckp.cz/>

provozem vozidla způsobená osobou bez pojištění odpovědnosti. Plnění z garančního fondu je poskytováno také v případě finančních potíží pojistitele, resp. dostane-li se pojistitel do úpadku.

V ustanovení § 24 odst. (10) ZOPO jsou uvedeny situace, za kterých není poškozenému poskytováno plnění z garančního fondu. Jedná se o situaci, kdy újmu způsobil provoz vozidla, které spadá pod výjimku z pojištění odpovědnosti, v takovém případě je povinnou osobou k náhradě vzniklé újmy Ministerstvo financí. Citované ustanovení také s ohledem na ochranu poškozeného pamatuje na situaci, kdy dojde mezi Kanceláři a Ministerstvem financí ke sporu o úhradu vzniklé újmy. V takovém případě poskytne úhradu Kancelář, přičemž s Ministerstvem může dojít k následnému vyrovnání.

Další situace, kdy není poskytováno plnění z garančního fondu, jsou újmy uvedené v ustanovení § 7 ZOPO, přičemž tato úprava je logická, když toto ustanovení vyjmenovává situace, při kterých není pojistitel povinen k náhradě vzniklé újmy.

Oproti plnění z pojistného plnění nejsou z garančního fondu hrazeny újmy na zdraví nebo usmrcení v souvislosti s poskytnutím léčby, dávek nemocenského pojištění nebo důchodového pojištění, v případě újmy, kterou způsobilo nezjištěné vozidlo řízené neznámou osobou.

2.6.3 Fond zábrany škod

Fond zábrany škod, jak již napovídá písemné označení ustanovení dle § 23a ZOPO, byl zřízen s účinností od roku 2014. Primární funkcí tohoto fondu je provozování činností, jejichž cílem je zabránění vzniku škodních událostí. Jelikož jsou pojistitelům dostupné detailní informace o nejčastějších typech škodních událostí a současně jsou jim i známy důvody vzniku škodních událostí, je jim svěřena tato činnost, která je v souladu s tzv. principem prevence zakotveným v Občanském zákoníku, dle kterého je výhodnější škodním následkům předcházet. Členové Kanceláře odvádějí do fondu zábrany škod nejméně 3 % z ročního přijatého pojistného z pojištění odpovědnosti. Zákon určuje rozdělení fondových prostředků. Minimálně 60 % pro hasičský záchranný sbor (z toho 20 % pro dobrovolné hasiče), min. 15 % pro ostatní složky integrovaného záchranného systému a min. 15 % na zákonem stanovené projekty a programy. Organizační a administrativní náklady Komise jsou omezeny na 2 %.

Činnostmi hrazených z fondu zábrany škod je mnoho a obecně jsou upraveny v rámci ustanovení § 23a odst. (3) ZOPO. Může se jednat o různé přednášky a kurzy za účelem rozšíření vzdělání ve znalostech povinností účastníků silničního provozu. Dále se může jednat o materiální podporu jednotlivých složek integrovaného záchranného systému jako například požární

automobil, nebo sanitní vozidla atd. Z přehledu přidělených prostředků fondu zábrany škod za rok 2022 se podává, že celkové inkaso do fondu činilo za rok 2022 částku 889.297.000 Kč.⁸⁸

⁸⁸www.fondzabranyskod.cz [online]. [cit. 2023-05-09]. Dostupné z:
https://www.fondzabranyskod.cz/images/prehledy/na_rok_2022.pdf

3 Řešení situace škodní události způsobené jízdou soupravou

3.1 Vymezení řešené situace

Před započítím psaní této práce jsem na základě dopomoci paní profesorky Aleny Mackové formuloval hlavní výzkumnou otázku této práce, a to analýzu přístupu české právní úpravy ke stanovení míry účasti jednotlivých částí jízdny soupravy na dopravní nehodě a odpovídajících nároků a povinností za situace, kdy jednotlivé prvky jízdny soupravy jsou pojištěny u různých pojistitelů. Nejprve tedy vymežíme situaci, případně situace, které budeme v rámci této části práce posuzovat a současně provedeme omezení, či vystavíme určité předpoklady, pro které budeme následně konstruovat závěry.

Podrobnou právní analýzou tedy podrobíme situaci dopravní nehody, kterou způsobila jízdny souprava. Z hlediska obecné definice není nutné pojem dopravní nehoda představovat, nicméně je nutné uvést zákonnou definici tohoto pojmu, který je obsažen v zákoně o silničním provozu, dle kterého je „*Dopravní nehoda událostí v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.*“⁸⁹ Citovaná zákonná definice omezuje možnost vzniku dopravních nehod pouze na pozemní komunikace, jelikož pouze tyto jsou řízeny pravidly silničního provozu. Zákonnou definici pozemní komunikace lze nalézt v ustanovení § 2 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, dle kterého je pozemní komunikací dálnice, silnice, místní a účelová komunikace. V těchto prostředích je vyšší pravděpodobnost dopravních nehod, protože zde dochází k interakci mezi různými účastníky provozu, kterými mohou být řidiči, chodci, cyklisté nebo zvířata. Je důležité si uvědomit, že škodní událost, která má všechny ostatní znaky dopravní nehody, ale nestala se na pozemní komunikaci řízené pravidly silničního provozu, nebude považována za dopravní nehodu. Příklady takových míst mohou zahrnovat tovární dvory, ovocné sady, pole nebo lesy. Tato místa nejsou regulována pravidly silničního provozu. Druhou podmínkou pro klasifikaci události jako dopravní nehody je vznik škodního následku, který je v příčinné souvislosti s dopravní nehodou. Absence škodního následku má pak za následek nemožnost klasifikace události jako dopravní nehody, což nicméně nevylučuje skutečnost, že mohlo dojít např. k porušení pravidel silniční dopravy. Škodním následkem je typicky škoda na majetku či zranění, nebo dokonce usmrcení osob.

⁸⁹ Viz již uváděné ustanovení § 47 zákona o silničním provozu

Byť posuzujeme dopravní nehodu, dovolím si upozornit, že pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla, není navázáno pouze na dopravní nehody, není tedy vhodné obecně zaměňovat pojem škodní událost dle ZOPO a pojem dopravní nehoda, nicméně v posuzované situaci bude pojem totožný, jelikož ke škodní události došlo na pozemní komunikaci.

Druhým pojmem, který je nutné definovat v souvislosti s řešením položené výzkumné otázky, je pojem jízdní souprava. Definice jízdní soupravy je obsažena v zákoně o silničním provozu, dle kterého „*jízdní souprava je souprava složená z jednoho nebo více motorových vozidel a jednoho nebo více přípojných vozidel.*“⁹⁰ V našem konkrétním zkoumaném případě však stanovíme předpoklad, kdy námi zkoumaná jízdní souprava se bude skládat z jednoho motorového vozidla (dále také jako „*tahač*“) a z jednoho přípojného vozidla (dále také jako „*návěs*“). Taková jízdní souprava je pro české, respektive evropské silniční prostředí typická. Na rozdíl například od Spojených států nebo Austrálie je souprava skládající se z více částí v České republice vzácná. Co se týče podmínek stanovených pro provoz jízdních souprav, tak tyto technické údaje jsou upraveny v rámci vyhlášky Ministerstva dopravy.⁹¹

Dalším stanoveným předpokladem pro provedení posouzení je pak skutečnost, že jednotlivé prvky jízdní soupravy, tedy tahač a návěs, jsou ve vlastnictví různých osob a současně jsou různými osobami provozovány, byť se toto může zdát jako nestandardní, opak je pravdou a v praxi se často jedná o odlišné osoby. V případě, že by se totiž jednalo o jednoho provozovatele, nejednalo by se o pluralitu škůdců, respektive byla by pouze jedna osoba povinná k náhradě újmy. Byť tato situace nebyla doposud judikatorně řešena, jsem přesvědčen, že by se postupovalo dle ustanovení § 2816 Občanského zákoníku upravující množné pojištění, respektive ustanovení § 2818 odst. 3 Občanského zákoníku, dle kterého by se pojistitelé vypořádali v poměru, v jaké jsou k sobě pojistné částky nebo limity pojistného plnění dle konkrétních sjednaných pojistných smluv. V případě, že by takové smlouvy obsahovaly totožné pojistné limity, byly by poměry obou pojistitelů stejné.

Dále provedeme zjednodušení, že vlastník a provozovatel vozidla je vždy tatáž osoba, a to s ohledem na skutečnost, že osobou povinnou k náhradě újmy podle ustanovení § 2927 Občanského zákoníku je provozovatel vozidla a zároveň stanovíme, že řidičem tahače není žádná z již uvedených osob. Ve vztahu k tahači a návěsu stanovíme poslední předpoklad, a to, že obě části jízdní soupravy jsou platně pojištěny, a to u různých pojistitelů (dále také jako „**pojistitel**

⁹⁰ Viz ustanovení § 2 písm. i) zákona o silničním provozu

⁹¹ Vyhláška č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel

tahače“ a „**pojistitel návěsu**“). Situace, kdy by u některého provozovatele absentovalo pojištění odpovědnosti a její následné řešení je nicméně částečně popsána v předchozí části této práce věnující se Kanceláři.

Tato práce se věnuje posouzení vytyčené situace z pohledu českého práva a z tohoto důvodu je stanoven předpoklad, že veškeré subjekty v rámci posuzované situace, tj. vlastníci a provozovatelé jednotlivých částí jízdní soupravy, jejich pojistitelé i poškozený jsou podřízeni českému právu a k dopravní nehodě dojde na území České republiky.

Posledním předpokladem pro posouzení situace, který je potřeba stanovit, je, že nejsou naplněny žádné předpoklady pro odmítnutí pojistného plnění.

3.2 Posouzení z pohledu poškozeného

Jak již bylo v úvodu práce zmíněno, primárním předmětem úpravy povinného pojištění za újmu způsobenou provozem vozidla je ochrana poškozených. Z pohledu poškozeného pak další nedílnou složkou ochrany poškozeného, jak bylo nastíněno v předchozí kapitole, je společný a nerozdílný závazek škůdců k náhradě způsobené újmy. V posuzovaném případě vystupuje na straně škůdce celkem 5 subjektů. Jedná se o vlastníka tahače, pojistitele tahače, vlastníka návěsu, pojistitele návěsu a v neposlední řadě řidiče tahače.

Jako nejpravděpodobnější osobu, po které se bude poškozený domáhat náhrady vzniklé újmy, si dovolím označit pojistitele tahače. Pojistitel tahače také pravděpodobně bude provádět šetření pojistné události, i když tato skutečnost bude záviset primárně na jiné osobě, a to na řidiči tahače, jelikož právě řidič tahače bude osoba, která zprostředkuje poškozenému potřebné informace a to i v případě, že se bude jednat o dopravní nehodu, jež nepodléhá povinnému ohlášení Policii České republiky.

Vzhledem k tomu, že i provoz návěsu naplňuje definiční znaky provozování dopravy, vzniká jeho provozovateli ve smyslu ustanovení § 2927 Občanského zákoníku povinnost k náhradě újmy poškozenému. S ohledem na § 6 odst. (1) ZOPO je pak k náhradě způsobené újmy povinen také pojistitel návěsu. Jak bylo již uvedeno, povinnost k náhradě újmy v § 2927 Občanském zákoníku, je konstruována jako povinnost objektivní z pohledu vztahu poškozený – škůdce, tak není faktický vliv návěsu na škodní událost zkoumán.

Posledním subjektem pro posouzení z pohledu možného uplatnění nároku na úhradu vzniklé újmy je řidič tahače. Na rozdíl od provozovatele tahače a provozovatele návěsu je řidič povinný k náhradě újmy v případě naplnění předpokladů v § 2910 Občanského zákoníku. S ohledem na nastíněný osobní rozsah pojištění odpovědnosti by v takovém případě byl řidič tahače považován za pojištěného z pojištění odpovědnosti z tahače. Naskytá se pak otázka, zda lze řidiče

tahače považovat za pojištěného také na základě pojištění odpovědnosti návěsu. Přikláním se k názoru, že ano jelikož pod pojem provoz vozidla lze podřadit jakékoliv použití vozidla, které odpovídá jeho obvyklé funkci. Z tohoto důvodu jsem názoru, že řidiči tahače vzniká povinnost současně nahradit újmu způsobenou provozem tahače i návěsu a vztahuje se tak na něj dle § 6 odst. (1) ZOPO pojištění odpovědnosti. Vystupuje pak jako pojištěný současně u dvou různých pojištění odpovědnosti.

Z pohledu poškozeného lze tak shrnout, že jednotlivé podíly osob povinných k náhradě újmy jsou irelevantní. Bude-li poškozený postupovat racionálně, uplatní svůj nárok na náhradu újmy u pojistitele tahače, přičemž u dalších shora uvedených subjektů povinných k náhradě újmy v posuzované situaci nebude svůj nárok uplatňovat. Tento závěr ovšem platí pouze v případě, že pojistné plnění poskytnuté pojistitelem tahače zcela pokryje vzniklou újmu poškozeného ze škodní události, respektive že utržená újma poškozeného v konkrétním případě nepřesáhne smluvně sjednané limity v pojistné smlouvě uzavřené provozovatelem tahače. Pokud by došlo k situaci např. v případě hromadné nehody způsobené jedním škůdcem, kdy by vzniklá újma přesahovala sjednané pojistné limity v pojistné smlouvě škůdce, jeví se jako další nejvýhodnější postup uplatnění zbylé části nároku na úhradu újmy u pojistitele návěsu, přičemž ten je povinen s ohledem na solidární povinnost k náhradě újmy mezi škůdci, pojistné plnění poskytnout.

V případném soudním uplatnění nároků poškozeného proti pojistitelům, je pak na místě dovozovat povinnost pojistitelů k plnění z povinnosti provozovatelů tahače a návěsu s ohledem na jejich objektivní odpovědnost. Nárok vůči pojistitelům lze postavit také na základě povinnosti řidiče tahače k náhradě újmy na základě § 2910 Občanského zákoníku, nicméně tato již není konstruována jako objektivní odpovědnost a i v případě jejího vzniku je její prokázání oproti objektivní odpovědnosti komplikovanější. Zároveň by řidič tahače byl pojištěný ze stejných pojistných smluv jako provozovatel tahače a provozovatel návěsu, tím pádem by ani nedošlo k navýšení celkového limitu pojistného plnění. Uplatnění nároku po řidiči tahače by tak logicky představovalo poslední krok, kdy plnění pojistitelů do pojistného limitu ani plnění provozovatele tahače a provozovatele návěsu by nepostačilo k náhradě vzniklé újmy.

3.3 Následné řešení vztahů mezi jednotlivými škůdci a pojistiteli

S ohledem na rozdílné postupy, které může poškozený zvolit, respektive osobu, vůči které uplatní svůj nárok na náhradu újmy či pojistného plnění, je nutné popsat také následné případné vypořádání ze strany škůdců a jejich pojistitelů. Jak bylo již uvedeno výše, poškozený se může domáhat pojistného plnění u obou pojistitelů, přičemž v případném soudním řízení by nebyla

řešena otázka míry účasti jednotlivých škůdců na škodním následku a žalovaný pojistitel by byl povinen k úhradě celé újmy vzniklé poškozenému.

Pro zobecnění závěrů budeme vycházet z předpokladu, že poškozený uplatnil svůj nárok na úhradu vzniklé újmy přímo proti pojistiteli tahače. Pojistné plnění poskytnuté pojistitelem tahače pokrylo celou vzniklou újmu poškozeného a zbývá tak dořešit vnitřní poměry škůdců.

3.3.1 K možnosti přímého uplatnění nároku pojistitelem

Ustanovení § 2917 Občanského zákoníku zakotvuje obecný regresní nárok. Regresní nárok nebo také postih může být úspěšně uplatněn pouze za splnění určitých předpokladů. Dle Nejvyššího soudu⁹² pak, *„postih (regres) podle tohoto ustanovení může být úspěšně uplatněn za předpokladu, že poškozenému byla škoda skutečně nahrazena tím, kdo mu za ni odpovídá, a vznikla v příčinné souvislosti s jednáním přímého (skutečného) škůdce, tj. jsou-li splněny předpoklady povinnosti přímého škůdce k náhradě škody podle občanského zákoníku. Dále platí, že je-li v zákoně zvláštní právní úprava vztahu mezi přímým škůdcem a tím, kdo je povinen k náhradě jím způsobené újmy, vylučuje tato zvláštní úprava použití § 2917 o. z.“* V souladu s tímto závěrem je tak nutné zkoumat, zda Občanský zákoník, případně ZOPO neobsahuje speciální úpravu postihu.

ZOPO, jak bylo již uvedeno výše, obsahuje úpravu postihu, který přísluší pojistiteli v ustanovení § 10. Předmětné ustanovení ZOPO nicméně dopadá pouze na vztah pojistitel a pojištěný, respektive jedná se o postih pojistitele proti pojištěnému. Ani analogickou aplikací některého postihu upraveného § 10 ZOPO nelze založit postih mezi pojistiteli.

Občanský zákoník upravuje v posledním ustanovení pododdílu škodového pojištění v ustanovení § 2820 přechod práva na pojistitele. Účelem tohoto ustanovení je předcházení vzniku bezdůvodného obohacení na straně některého ze škůdců, respektive osob povinných k náhradě újmy. Osoba povinná k náhradě újmy by se totiž bezdůvodně obohatila v případě, že by její povinnost nahradit způsobenou újmu zanikla z důvodu poskytnutí pojistného plnění pojistitelem bez právního důvodu⁹³. Předmětné ustanovení tak sleduje jistý veřejný zájem a lze jej považovat

⁹² Srovnej rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 14. 5. 2018, sp. zn. 25 Cdo 5551/2017

⁹³ Právním důvodem může být právě pojistná smlouva uzavřená mezi škůdcem a pojistitelem.

za ustanovení chránící veřejný pořádek.⁹⁴ Okamžikem výplaty pojistného plnění dochází k přechodu nároků doposud svědčících pojištěnému na pojistitele, a to bez dalšího.

Přecházející nárok je ovšem nárokem na vypořádání s ostatními škůdci a jak bylo v druhé části této diplomové práce uvedeno, pojistitel nevstupuje do postavení škůdce. Zprvu tedy není postavené najisto, zda může pojistitel uplatnit regresní nárok přímo proti pojistiteli jiného spoluškůdce, respektive vztaženo na řešený případ, zda může pojistitel tahače uplatnit nárok na vyrovnání přímo proti pojistiteli návěsu. Přímý nárok poškozeného proti pojistiteli je originárním nárokem upraveným v ustanovení § 9 ZOPO. V ZOPO není přímo zakotvena možnost přímého uplatnění nároku pojistitele vůči pojistiteli jiného spoluškůdce. Mohlo by se tak zdát, že v souladu s definicí pojištěného uvedenou v ustanovení § 2 písm. f) ZOPO nelze dovodit možnost přímého uplatnění nároku pojistitele proti ostatním pojistitelům spoluškůdců. Takový to výklad je nicméně nutné odmítnout, a to hned z několika důvodů. Prvním důvodem pro odmítnutí shora podaného výkladu je skutečnost, že s ohledem na ustanovení § 2820 Občanského zákoníku přejde na pojistitele tahače právo domáhat se úhrady části již plněného nároku na provozovateli návěsu z titulu § 1927 Občanského zákoníku. Provozovateli návěsu pak svědčí právo, aby za něj jeho pojistitel tuto újmu nahradil. Výklad, který by nutil nárok, k jehož uspokojení by nakonec byl stejně povinen pojistitel návěsu, uplatňovat pouze skrze provozovatele tak, považuji za nelogický a odporující spravedlivému uspořádání právních vztahů.

Druhým důvodem je pak samotná dikce ustanovení § 2820 Občanského zákoníku, dle kterého „... přechází tato pohledávka včetně příslušenství, zajištění a dalších práv s ní spojených...“ Jsem tedy názoru, že jako další právo spojené s přecházející pohledávkou je možné chápat také právo přímého uplatnění vůči pojistiteli. K tomuto závěru ostatně dochází i Nejvyšší soud,⁹⁵ i když se jedná o rozhodnutí vydané za staré právní úpravy, zákona o pojistné smlouvě, přičemž předmětné ustanovení zákona o pojistné smlouvě § 33, neobsahovalo část stanovující

⁹⁴ „Jde tedy o úpravu chránící obecný zájem a veřejný pořádek.“ RŮŽIČKA, Hynek. § 2820 [Přechod práva na pojistitele]. In: PETROV, Jan, VÝTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol. *Občanský zákoník. 2. vydání (1. aktualizace)*. Praha: C. H. Beck, 2022, marg. č. 1.

⁹⁵ Z § 2 písm. f), § 6 odst. 1, 2 a § 9 odst. 1 zákona č. 168/1999 Sb. ve spojení s § 33 odst. 1 zákona o pojistné smlouvě tak vyplývá, že pojistitel jedné z osob, která společně s dalšími osobami odpovídá za škodu způsobenou při dopravní nehodě motorových vozidel, poskytl-li poškozenému pojistné plnění za způsobenou škodu v plném rozsahu, resp. rozsahu vyšším než odpovídá míře účasti jím pojištěné osoby, má výplatou takového plnění právo na vypořádání podle míry účasti jednotlivých osob na dopravní nehodě, a to přímo proti pojistitelům ostatních účastníků nehody.“ viz rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 15. 12. 2015, sp. zn. 23 Cdo 4210/2013

současný přechod dalších práv a povinností, jak tomu je v současné právní úpravě – Občanském zákoníku.

3.3.2 Posouzení míry účasti jednotlivých částí jízdní soupravy

Jak bylo již uvedeno, postup při vypořádání vnitřních poměrů škůdců upravuje ustanovení § 2916 Občanského zákoníku, které stanoví, že vypořádání se provede podle účasti na způsobené újmě (byť v dikci citovaného ustanovení se nachází termín škoda).

Tato skutečnost byla také akcentována v relativně recentním rozhodnutí Nejvyššího soudu.⁹⁶ Soudy v tomto konkrétním případě posuzovali škodní událost způsobenou jízdní soupravou, která se na železničním přejezdu střetla s vlakovou soupravou Pendolino, přičemž celková vzniklá majetková újma poškozeného převyšovala 200.000.000 Kč a tedy i převyšovala smluvní limity pojistného plnění. Nálezací soud v otázce povinnosti k náhradě újmy pojistitele návěsu uzavřel: *„Návěs však byl pouze pasivním prvkem soupravy, příčinou nehody bylo aktivní působení tahače, jímž byl návěs ovládnán, jenž způsobil, že se návěs nacházel na místě střetu, kam jej tahač dovezl a zastavil. Je přitom bez významu, že přípojné vozidlo bylo v průběhu nehodového děje odtrženo od tažného vozidla. Soud rovněž přihlédl k tomu, že pojistné za tahač je mnohonásobě vyšší než za návěs, což dokládá rozdílný pohled na pojistnou ochranu vztahující se k provozu návěsu oproti provozu tahače. Škodu vzniklou žalobkyni je tak třeba přičítat výlučně provozu tahače, jehož byl návěs pouhou součástí.“*

Odvolací soud potvrdil výše uvedený názor nálezacího soudu s tím, že provoz jízdní soupravy tahače a návěsu je nutné považovat za provoz jediný. Ve věci bylo podáno dovolání, kdy po přezkumu Nejvyšší soud sdělil, že nesdílí názor a jeho odůvodnění předestřené soudy nižší instance a uzavřel, že *„je tak nezbytné diferencovat, zda a případně jak se svým provozem na vzniku škody podílela jednotlivá vozidla jízdní soupravy (např. zda šlo o kumulativní působení obou vozidel, či jen jednoho z nich), nikoliv však bez dalšího redukovat soupravu na tažné zařízení.“*⁹⁷ V řadě škodních událostí je možné nalézt příčinu vzniku pouze v provozu tahače, nicméně může dojít k takové situaci, při které naopak bude návěs samostatnou příčinou škodní události (např. vyjde-li najevo, že škodní událost byla způsobena technickou závadou na návěsu, nebo v případě samovolného rozjetí návěsu či jeho převrácení), v takovém případě bude za osobu povinnou k náhradě újmy povolán provozovatel tahače. Pokud návěs spolupůsobí při vzniku škody a podílí se na škodlivém následku neoddělitelně od působení tahače, je vhodné považovat škodu

⁹⁶ Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 27. 5. 2021, sp. zn. 25 Cdo 3073/2020

⁹⁷ Tamtéž

za následek zvláštní povahy provozu obou vozidel či provozu dopravy za použití obou. Takový výklad je dle Nejvyššího soudu v souladu se zněním příslušných zákonů respektujíc jejich účel, kterým je primárně ochrana poškozených provozem dopravních prostředků.

Jak bylo popsáno v předchozí kapitole, pojistitel tahače může svůj nárok vzniklý z úhrady pojistného plnění poškozenému uplatnit přímo proti pojistiteli návěsu. V případném soudním řízení pak bude zkoumána otázka míry spolupůsobení návěsu na dopravní nehodu. S ohledem na skutečnost, že se jedná o odbornou otázku, nezbyde stranám, případně příslušnému soudu než nechat zpracovat znalecký posudek, který stanoví míru působení návěsu na škodní událost, případně jeho působení na škodní následky. Z pohledu důkazního břemene pak bude případné prokázání míry účasti návěsu na dopravní nehodě tížit případného žalobce, tj. pojistitele tahače. Přikláním se k názoru, že pokud se ze závěru znaleckého zkoumání podá, že míru účasti jednotlivých částí jízdní soupravy nelze exaktně určit, je třeba přihlédnout k míře pravděpodobnosti analogickou aplikací ustanovení § 2915 odst. (2) Občanského zákoníku. Pokud ani za takové situace nebude míra účasti prokázána, přiklám se k řešení popsanému v druhé kapitole této práce, a tedy k aplikaci obecného pravidla obsaženého v ustanovení § 1875 Občanského zákoníku, které stanovuje stejné podíly všech spoludlužníků. De facto tím dochází k částečnému přenesení důkazního břemene na žalovaného, jelikož v případě že nebude prokázána odlišná míra účasti na škodním následku, použije se domněnka rovnosti podílů. Je sice pravdou, že provozovatel návěsu neovlivní výběr řidiče tahače, na druhou stranu mu lze k tíži klást výběr provozovatele tahače a tím nepřímo výběr řidiče tahače, proto jsem přesvědčen, že tento závěr odpovídá spravedlivému uspořádání práv a povinností.

V praxi se občas objevují dva nesprávné paušalizující přístupy. První a častější přístup je přístup, jehož závěrem je, že obě části jízdní soupravy se podílejí na škodní události stejně, protože k nehodě by nedošlo nepochybně tak, jak došlo, pokud by se nejednalo o jízdní soupravu. Tento postup ovšem nepovažuji za správný, respektive tento přístup může odpovídat spravedlivému uspořádání vztahů, nicméně nemá oporu v současné české právní úpravě.⁹⁸

Opačný přístup shodně s prvně uvedeným nezkoumá míru účasti jednotlivých částí jízdní soupravy, nýbrž bez dalšího uznává povinným k náhradě vzniklé újmy pouze pojistitele tahače.

⁹⁸ „*Za situace, kdy žalobce v podstatě za žalovaného uhradil pojistné plnění, má právo na regres v rozsahu 50 %, takové řešení soud shledává jako spravedlivým, soud hodnotí, že obě části jízdní soupravy se podílely na nehodě stejně, protože k nehodě by nedošlo nepochybně tak, jak došlo, pokud by se nejednalo o jízdní soupravu, vzhledem k odstupu času je jiné hodnocení nereálné.*“ Rozhodnutí Obvodního soudu pro prahu 8 č.j. 7 C34/2019 – 534 ze dne 15. září 2022

Z pohledu spravedlivého uspořádání práv a povinností je tento přístup nejméně vhodný a také v rozporu s právní úpravou. Zde si dovolím upozornit na jisté odchylky při řešení podobné situace za účinnosti starého občanského zákoníku. Za účinnosti starého občanského zákoníku byla upravena odlišně odpovědnost za škodu způsobenou provozem vozidla.⁹⁹ Úprava odpovědnosti provozovatelů dopravy za škodu byla obdobná té dnešní v Občanském zákoníku, nicméně druhá část vztahující se čistě k provozovateli vozidla byla upravena odlišně, konkrétně ustanovení § 427 odst. (2) zákona č. 40/1964 Sb., stanovilo: „*Stejně odpovídá i jiný provozovatel motorového vozidla, motorového plavidla, jakož i provozovatel letadla.*“ Oproti nové úpravě byla odpovědnost provozovatele spojena s vozidlem opatřeným motorem. Tedy tato se nevztahovala na přípojná vozidla z důvodu absence motoru. Tento výklad také zastává *F. Melzer*.¹⁰⁰ S ohledem na tuto odlišnost tak nelze závěry starší judikatury k odpovědnosti za škodu provozovatele nemotorového přípojného vozidla bez dalšího přejímat.

Na závěr dodávám, že ani řešení této situace v praxi není mezi jednotlivými pojistiteli ustálené. Mezi pojistiteli existuje dle sdělených informací nepsaná dohoda, kdy pojistitelé návěsu plní 50 % celkového pojistného plnění. Nicméně tato praxe je mezi pojistiteli dodržována v případech nižších částek a v případech vyšších částek pojistného plnění vyplácí pojistné plnění až na základě pravomocných rozhodnutí soudů. V této souvislosti je dále také dobré zmínit, že úprava subrogačního regresu je v rámci zemí Evropské unie různě roztržštěná, kdy některé právní úpravy členských států přímo stanovují procento, kterým se pojistitel návěsu podílí na celkovém pojistném plnění. Tato různorodá úprava v rámci jednotlivých členských zemí pak nepomáhá ustálení praxe mezi pojistiteli, kdy další aspekt, který je brán do úvahy, je rozhodné právo.

⁹⁹ Záměrně použit termín odpovědnost a škoda s ohledem na starou právní úpravu.

¹⁰⁰ Melzer, F. in Melzer, F., Tégl, P. a kol. *Občanský zákoník – velký komentář (§ 2894–3081)*. 1. vyd. Praha: Leges, 2018, s. 541, marg. č. 117.

4 Komparace

Pro důsledné zhodnocení aktuální právní úpravy pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla je nutné provést porovnání s jinou právní úpravou. Pro toto provedení byla dále v této kapitole vybrána německá právní úprava, a to i s přihlédnutím k jazykové vybavenosti autora. Srovnání je nicméně provedeno také v rámci české právní úpravy.

4.1 Porovnání s návrhem nového zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla

Při rozhodování o zpracování tohoto konkrétního tématu jsem neměl k dispozici informaci, že by mělo dojít k významné novele ZOPO, natož k přijetí nového zákona, který by jej nahradil, nicméně v průběhu psaní této práce se tak stalo a Ministerstvo financí předložilo návrh nového zákona o pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla, číslo jednací Odboru vládní agendy ÚV ČR 356/23 (dále také jako „**Návrh zákona**“ nebo „**Návrh**“). Návrh zákona reaguje na přijetí návrhu směrnice 2021/2118/EU Evropskou komisí.

Vtělení této problematiky do nového zákona dává smysl s ohledem na stáří ZOPO, nicméně je nutné uvést, že ve vztahu k úpravě pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla nová právní úprava do značné míry přejímá totožné znění ZOPO.

4.1.1 Úprava přípojného vozidla

První zajímavostí, kterou lze seznat z vypořádání připomínek jednotlivých subjektů k Návrhu zákona, je řešení situace s přípojným vozidlem. V § 30 odst. (4) Návrhu zákona je stanoveno: *„V případě újmy vzniklé soupravou vozidel sestávající z tažného vozidla a přípojného vozidla podléhajícího pojištění odpovědnosti má poškozený právo na pojistné plnění proti pojistiteli, který sjednal pojištění odpovědnosti z provozu přípojného vozidla, nelze-li údaje k tažnému vozidlu zjistit.“* Citované ustanovení má řešit situaci, kdy je škodní událost způsobena jízdní soupravou, u které nelze zjistit tažné vozidlo. K této situaci by primárně mohlo dojít v případě, kdy škodní událost nebude řešena na místě a až zpětně se povede vypátrat, např. podle registrační značky, konkrétní přípojné vozidlo. Tato úprava by tak dle mého názoru neměla mít dopad na závěry uvedené v předchozí kapitole a nestanovuje postup v případě „obyčejné“ škodní

události způsobené jízdou soupravou. Proti tomuto logickému výkladu naopak poněkud nelogicky hovoří vypořádání připomínek Návrhu zákona.¹⁰¹

Konkrétně Komora pojišťovacích zprostředkovatelů přišla s Návrhem změny znění § 6, kde by naformulovali odpovědnost z provozu soupravy vozidel včetně vlivu na bonus. Na tento Návrh Ministerstvo financí poměrně stroze odpovídá jeho zamítnutím s odůvodněním, že „*jedná-li se o soupravu vozidel, je újma hrazena z pojištění tažného vozidla. Není-li identifikováno, použije se § 30 odst. 4 a 5.*“ Takovýto výklad je ovšem zcela v rozporu s výkladem učiněným výše. Pro současný rozpor s názorem zastávaným Nejvyšším soudem je třeba uzavřít, že i v případě přijetí nové úpravy ve znění dle Návrhu, nedojde k žádné změně řešení škodní události způsobené jízdou soupravou, a ta bude i nadále řešena podle míry účasti jejich jednotlivých částí.

Jsem názoru, že s ohledem na recentní judikatorní závěry, by bylo vhodné, aby zákonodárce tyto situace v Návrhu zákona zohlednil, případně aby výslovně normoval situaci škodní události jízdou soupravy po vzoru jiných států Evropské unie. Z praktického pohledu mi obecná úprava škodní události jízdou soupravy přijde důležitější než úprava zcela specifické situace, kdy není známo tažné vozidlo, přičemž byt' nepodloženě se přikláním k závěru, že těchto situací je daleko méně.

4.1.2 Orgány České kanceláře pojistitelů

Dalším ustanovením, které z Návrhu zákona zmíním, je ustanovení § 60 věnující se orgánům Kanceláře. Oproti stávajícímu znění je definice rozšířena i o komisi fondu zábrany škod, jedná se tedy o formální úpravu, kdy v ZOPO je již komise upravena v ustanovení § 23b a současně je označena za orgán Kanceláře, nicméně absentuje ve výčtu obsaženém v ustanovení § 19 ZOPO. Zajímavostí také je, že s ohledem na existenci správní rady, by bylo možné považovat orgány Kanceláře za monistický systém, nicméně v monistickém systému není zřízena kontrolní komise, respektive tuto vykonává statutární orgán. Návrh zákona tuto připomínku odbíjí s argumentací, že se jedná o již 20 let fungující systém.¹⁰²

¹⁰¹ *Portál informačního systému ODok Úřadu vlády České republiky* [online]. [cit. 2023-05-24]. Dostupné z: <https://odok.cz/portal/veklep/material/KORNCNPCHA35/>

¹⁰² *Portál informačního systému ODok Úřadu vlády České republiky* [online]. [cit. 2023-05-24]. Dostupné z: <https://odok.cz/portal/veklep/material/KORNCNPCHA35/>

4.1.3 Změna právní úpravy související s motosportem

Podle současného znění § 7 odst. (1) písm. g) není pojistitel povinen k náhradě újmy způsobené provozem vozidla při účasti na organizovaném motoristickém závodě s výjimkou takové újmy, která vznikla při závodě, při kterém účastníci dodržují pravidla provozu na pozemních komunikacích. Například se může jednat o automobilové orientační soutěže, které se jezdí za běžného provozu, přičemž smyslem účastníků závodu je absolvovat trať v konkrétně stanoveném čase.¹⁰³ Nově je dle směrnice možné stanovit výjimku pro závody pouze za předpokladu, že současně bude stanovena povinnost pořadateli závodu k zajištění provozního odpovědnostního pojištění za újmy mající původ v této činnosti. Tento postup přebírá Návrh zákona, kdy stanovuje pořadateli závodu tuto povinnost, a to s výjimkou závodu, při kterém jsou účastníci povinni dodržovat pravidla silničního provozu, viz výše. Zajímavostí je také, že v případě nesplnění povinnosti pořadatele závodu je újma vzniknuvší třetím osobám hrazena z garančního fondu Kanceláří, které následně vzniká proti pořadateli postižní nárok. Jedná se tedy o nový postižní nárok, který Návrh zákona přináší.

4.1.4 Nová právní úprava tzv. srovnávačů pojištění

Při výběru konkrétního pojistitele, u kterého nakonec spotřebitelé uzavřou pojištění z odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla, nezřídka pro konečné rozhodnutí využijí internetové srovnávače, které na základě vložených hodnot provedou srovnání jednotlivých pojistitelů včetně nabízených pojistných produktů. Srovnáván je kromě výše pojistného také limit pojistného plnění a případné další bonusy, které odlišují jednotlivé pojistitele. Směrnice počítá s možností členských států certifikovat tyto srovnávače, což má z pohledu spotřebitele zajistit jejich nezávislost, a že konkrétní srovnání je provedeno vždy nestranně na základě jasných kritérií. Zákonodárce možnosti upravit srovnávače v rámci Návrhu zákona nevyužívá, nicméně nejedná se o absolutní nevyužití této možnosti, neboť srovnávače budou řešeny komplexně v rámci novely zákona č. 170/2018 Sb., o distribuci pojištění a zajištění v souvislosti s novelou příslušné směrnice. Dojde tak ke komplexní úpravě srovnávačů v rámci neživotního pojištění. Systém tak bude moci lépe reagovat i na výhody v případě řetězení pojistných smluv u jednotlivých pojistitelů, kdy například v případě uzavření pojištění odpovědnosti i havarijního pojištění poskytují pojistitelé v takovém případě nezřídka slevu z pojistného.

¹⁰³ Autoklub.cz [online]. [cit. 2023-05-09]. Dostupné z: <https://www.autoklub.cz/motorsport/komise-automobilovych-orientacnich-soutezi/>

4.2 Porovnání s německou právní úpravou

Nezřídka je v případě vytváření rozhodnutí Nejvyššího soudu čerpáno z přístupu v zahraničních právních úpravách. Primárně je tak činěno například u institutů soukromého práva, kdy německý občanský zákoník a rakouský občanský zákoník byly užity jako inspirační zdroje při přípravě Občanského zákoníku. Komparativní výklad nepatří k hlavním výkladovým metodám, nicméně jsem názoru, že pro jeho správné užití se jedná o metodu výkladu práva nejtěžší, kdy pro správnou aplikaci komparativní metody je nutné znát celý kontext pozadí, na kterém v cizím právním řádu konkrétní institut funguje. Pro ne úplně zdařilé užití komparativní metody lze odkázat na nedávné rozhodnutí Nejvyššího soudu.¹⁰⁴ Toto *V. Kolmačka* trefně komentuje, když ve vztahu k předmětnému rozhodnutí uzavírá, že: „*Služba právněkomparativní metody, která nepochybně nezanedbatelným způsobem přispívá rozvoji české doktríny a právní praxe, se zde pohříchu stala službou medvědí. Opomenuta byla nejen závažná kritika paušální zúčtovací teze, ale především nebyla věnována pozornost tomu, zda ustanovení českého občanského zákoníku vůbec zvolený přístup připouští.*“¹⁰⁵ Jako kontrast zdařile provedené komparace lze pak odkázat na rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 16. 5. 2022, sp. zn. 25 Cdo 2651/2021, který je rozebírán v rámci části druhé této práce.

V práci není nicméně komparativní metoda užitá k výkladu konkrétního ustanovení, které by bylo obdobně upraveno v německé právní úpravě, nýbrž komparaci je podroben přístup německé právní úpravy obecně k úpravě institutu pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla a samotné odpovědnosti za provoz vozidla.

4.2.1 Německá právní úprava pojištění odpovědnosti

Právní předpis upravující pojištění odpovědnosti v Německu je zákon ze dne 5. 4. 1965 o povinném pojištění pro vlastníky motorových vozidel (zákon o povinném pojištění)¹⁰⁶ (dále také jako „**Německý zákon o povinném pojištění**“ nebo také „**PfIVG**“), jedná se tedy o úpravu znatelně (více než dvojnásobně) starší než česká právní úprava. Do jisté míry lze seznat, že přístup německého zákonodárce je obdobný přístupu českého zákonodárce do rekonstrukce soukromého práva. Stejně jako v české právní úpravě je Německý zákon o povinném pojištění *lex specialis*,

¹⁰⁴ Srovnej rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 16. 8. 2022, sp. zn. 23 Cdo 1311/2022

¹⁰⁵ KOLMAČKA, Viktor. *Kritika převzetí vídeňské paušální zúčtovací teze při vypořádání synallagmatických smluv. Komentář k rozsudku NS sp. zn. 23 Cdo 1311/2022*. Právní rozhledy, 2023, č. 6, s. 208-212, s. 212.

¹⁰⁶ V originále Gesetz über die Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter (Pflichtversicherungsgesetz)

nicméně úprava pojistné smlouvy nebyla vtělena do občanského zákoníku, ale tuto upravuje zákon o pojistné smlouvě ze dne 23. listopadu 2007 (dále také jako „VVG“).¹⁰⁷

Vzhledem k tomu, že úprava pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla v Německu je značně podobná české právní úpravě, zastavím se právě pouze u některých odlišností. Povinnost uzavřít pojištění odpovědnosti je stejně jako v české právní úpravě stanovena přímo v PflVG, a to konkrétně v ustanovení § 1.

První odlišností, kterou zde zmíním, je úprava přímého nároku poškozeného vůči pojistiteli. V české právní úpravě tato možnost pro poškozeného vyplývá přímo z ustanovení § 9 ZOPO. Oproti tomu poškozenému dle německé právní úpravy vyplývá možnost přímého uplatnění vůči pojistiteli z ustanovení § 115 VVG, přímý nárok poškozeného je tedy zakotven v obecné úpravě pojištění. V české právní úpravě lze obdobu tohoto ustanovení najít v ustanovení § 2861 Občanského zákoníku, dle kterého *„Poškozenému vzniká právo na plnění proti pojistiteli, jen bylo-li to ujednáno, anebo stanoví-li tak jiný zákon.“* Možnost přímého uplatnění tak musí být stanovena v rámci lex specialis, případně tak může být ujednáno v konkrétní pojistné smlouvě. Oproti tomu dle VVG vzniká poškozenému možnost přímého uplatnění vůči pojistiteli, pokud se jedná o pojištění odpovědnosti za škodu při plnění pojistné povinnosti existující podle zákona o povinném pojištění, a tedy lex specialis již nemusí přímou povinnost zakotvovat. Současně VVG stanovuje další možnosti přímého uplatnění nároku poškozeného proti pojistiteli v případě, že vůči pojištěnému bylo zahájeno insolvenční řízení nebo pokud je pojištěný neznámého pobytu. Oproti tomu i za předchozí české právní úpravy, tj. zákona o pojistné smlouvě, byl přímý nárok poškozeného vůči pojistiteli upraven přímo v ZOPO.

Další zajímavou odlišnost nalezneme přímo v Německém zákoně o povinném pojištění. V ustanovení § 3b PflVG pamatoval německý zákonodárce na situaci, kdy dojde ke změně vlastnictví vozidla, na jehož provoz je uzavřena pojistná smlouva, aniž by došlo k ukončení stávající pojistné smlouvy. Dle české právní úpravy je tato skutečnost vázána, respektive pojištění zaniká až dnem oznámení změny pojistiteli.¹⁰⁸ K prokázání postačí kupní smlouva nebo v případě, že kupní smlouva není uzavřena písemně, např. scan velkého technického průkazu předmětného vozidla, ze kterého je změna patrná. Oproti tomu dle § 3b PflVG pojištění automaticky zanikne v případě, že kupující vozidla uzavře novou pojistnou smlouvu z odpovědnosti provozu předmětného vozidla. Dle české právní úpravy tak v případě neoznámení může dojít ke kumulaci pojistných smluv na pojištění odpovědnosti provozu jednoho vozidla. Rozumím z jakého důvodu

¹⁰⁷ V originále Gesetz über den Versicherungsvertrag (Versicherungsvertragsgesetz - VVG)

¹⁰⁸ Viz ustanovení § 12 odst. (1) písm. a) ZOPO

je zánik pojištění navázán na oznámení pojistiteli, zákonodárce chtěl tímto zabránit situacím, kdy by v důsledku náhlé změny vlastnictví došlo k oslabení ochrany poškozeného. Německá právní úprava speciální situace zániku pojistné smlouvy nicméně ochranu poškozeného neoslabuje a naopak prohlubuje ochranu pojistníka jakožto spotřebitele při jeho nečinnosti. V tomto směru bohužel Návrh zákona nečiní změnu, když sice úpravu zániku pojištění obsahuje, nicméně shora popsany institut automatického zániku do české právní úpravy nezakotvuje.

4.2.2 Německá právní úprava odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla

V české právní úpravě je odpovědnost za újmu způsobenou provozem vozidla upravena v Občanském zákoníku, přičemž tak tomu bylo i před rekonstrukcí soukromého práva. Německá právní úprava oproti tomu zavádí jistou „dvojkolejnou“ úpravu povinnosti k náhradě újmy. Hlavní úprava je zakotvena v zákoně o silničním provozu ze dne 5. 3. 2003 (dále také jako „StVG“).¹⁰⁹ V části druhé StVG je zakotvena objektivní odpovědnost provozovatele vozidla za škodu vzniklou jeho provozem. Obdobně jako česká právní úprava pak StVG pojem odpovědnost nepoužívá, nýbrž v ustanovení § 7 StVG zakotvuje povinnost k náhradě škody. Povinnost k náhradě škody je pak omezena, došlo-li k ní z události mající původ ve vyšší moci. Za zmínku stojí hned navazující ustanovení § 8 StVG, které stanovuje další výjimky z povinnosti nahradit škodu provozovatelem vozidla. Jedná se o případy, kdy dopravní nehoda byla způsobena vozidlem, jehož konstrukční rychlost na rovině nepřekračuje 20 kilometrů za hodinu, ledaže by se jednalo o autonomní motorové vozidlo. Další zajímavostí u náhrady škody dle StVG jsou limity zakotvené v § 12.

Druhým předpisem, podle kterého může poškozený požadovat náhradu škody, je občanský zákoník ze dne 18. 8. 1896 ve znění pozdějších předpisů, a to konkrétně ustanovení § 823, které upravuje obecnou povinnost k náhradě škody a je jistou obdobou ustanovení § 2910 Občanského zákoníku.

Ostatně celá úprava StVG vykazuje značnou kvalitu, co se týká přístupu k autonomním vozidlům. Úprava poměrně detailně rozebírá provozování vozidel s autonomním řízením a stanovuje i povinnosti řidiči takového vozidla. S ohledem na rostoucí automatizaci a autonomii vozidel, považuji řešení této otázky za velice zajímavé. Částečně se ztotožňuji se závěrem *L. Kyncla*, který uzavírá, „že aktuální úprava zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla v kontextu předpokládaného častého užívání *AutV* v budoucnu pravděpodobně ob stojí a bude dostačující pro ochranu majetkových zájmů provozovatelů *AutV*, a to včetně provozovatelů, kteří

¹⁰⁹ V originále Straßenverkehrsgesetz

*budou spotřebiteli, a poškozených.*¹¹⁰ Respektive jsem názoru, že aktuální úprava pojištění odpovědnosti ve světle budoucího zvýšeného provozu autonomních vozidel obstojí, co se týče povinnosti k náhradě újmy provozovatelem vozidla (nicméně nově přijímaná úprava v tomto směru žádné novinky nepřináší). Jisté pochyby mám v případě povinnosti k náhradě újmy porušením zákona dle § 2910 Občanského zákoníku. Jsem přesvědčen, že pro tuto subjektivní odpovědnost by mělo dojít k značné úpravě zákona o silničním provozu a ke zpřesnění povinností pro řidiče vozidla vybaveného autonomním systémem. Současně se zcela ztotožňuji s názorem *V. Lovětínského*,¹¹¹ který dochází k závěru, že na provoz autonomních systémů lze aplikovat škodu způsobenou provozem zvlášť nebezpečným dle ustanovení § 2925 Občanského zákoníku.

Jak sám mimo jiné zákonodárce v důvodové zprávě k Návrhu zákona uvádí „*Je zřejmé, že tento vývoj bude mít vliv i na právní úpravu pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, a to jak na národní úrovni, tak i na úrovni EU*“. Proto jsem přesvědčen, že inspirace německou právní úpravou se zde pak přímo českému zákonodárci nabízí.

Poslední zmínku k StVG, kterou činím právě i v souvislosti s hlavní výzkumnou otázkou této diplomové práce, která je rozebírána v 3. kapitole této práce, je otázka odpovědnosti provozovatele v případě nehody jízdních souprav, která je v StVG upravena v ustanovení § 19. Prakticky je zde výslovně zakotvena solidární odpovědnost provozovatele jednotlivých částí jízdní soupravy. Ve vztahu mezi provozovateli jednotlivých částí jízdní soupravy, ovšem dle ustanovení § 19 odst. (4) StVG odpovídá pouze provozovatel tahače, a to za předpokladu, že návěs nezpůsobil větší nebezpečí než samotný tahač, v takovém případě je pak přistoupeno k zjišťování míry účasti jednotlivých částí na škodním následku. Je třeba však zdůraznit, že dle zákona samotné tažení návěsu nezpůsobuje automaticky vyšší nebezpečí a tedy nezakládá provozovateli návěsu povinnost k vyrovnání se s druhým spoluškůdcem.

Pokud bychom tedy posuzovali řešenou situaci z pohledu německé právní úpravy, rozdělilo by se toto posouzení do dvou kroků. V prvním kroku bychom zjišťovali, zda provoz návěsu v konkrétní situaci představoval vyšší riziko než provoz samotného tažného vozidla. Až následně při splnění podmínky vyššího rizika by se přistoupeno ke zkoumání míry účasti jednotlivých částí jízdní soupravy. Německá právní úprava je tedy vůči provozovatelům

¹¹⁰ KYNCL, Libor. *Pojištění provozu autonomních vozidel de lege lata a de lege futura*. Obchodněprávní revue, 2022, č. 3, s. 190-199

¹¹¹ „*Konečně je za určitých předpokladů možné na autonomní systémy aplikovat i odpovědnost za zvlášť nebezpečný provoz.*“ LOVĚTÍNSKÝ, Vojtěch. 4.2.8 Kritické shrnutí. In: LOVĚTÍNSKÝ, Vojtěch. *Objektivní odpovědnost v českém deliktním právu*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2021, s. 178.

přípojných vozidel značně vstřícnější než česká právní úprava. Dle § 78 VVG se pak pojistitelé jednotlivých částí jízdní soupravy mezi sebou vyrovnají dle již shora uvedeného § 19 odst. 4 StVG.

Shora popsaná úprava odpovědnosti návěsu v německé právní úpravě je relativně recentní. Do přijetí novely, která vstoupila v platnost v roce 2020, byla odpovědnost jednotlivých částí jízdní soupravy posuzována v souladu se závěrem rozsudku Spolkového soudního dvora z roku 2010,¹¹² dle kterého byla odpovědnost mezi tahačem a návěsem stanovena v poměru 50 %. V důsledku tohoto rozsudku došlo v následujících letech k navýšení cen pojistného. Novela tak obnovila stav před citovaným rozhodnutím.¹¹³

¹¹² Rozhodnutí Spolkového soudního dvora ze dne 27. 10. 2010 sp.zn. IV ZR 279/08 [online]. [cit. 2023-05-18].

Dostupné z: <http://juris.bundesgerichtshof.de/cgi->

[bin/rechtsprechung/document.py?Gericht=bgh&Art=en&nr=54301&pos=0&anz=1](http://juris.bundesgerichtshof.de/cgi-bin/rechtsprechung/document.py?Gericht=bgh&Art=en&nr=54301&pos=0&anz=1)

¹¹³ Bundesregierung korrigiert Haftung bei Anhängerversicherung [online]. [cit. 2023-05-18]. Dostupné z: <https://www.versicherungsbote.de/id/4895639/Bundesregierung-korrigiert-Haftung-bei-Anhangerversicherung/>

Závěr

Cílem této práce, který byl vytyčen na základě výzkumné otázky položené v úvodu práce, bylo podrobné zkoumání vybraných aspektů z právní úpravy pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla. Z toho důvodu jsem provedl četnou analýzu literatury a soudních rozhodnutí vztahujících se k předmětnému tématu, kdy právě práci s judikaturou považuji i z pohledu navazující praxe v právním odvětví za stěžejní. Vzhledem k tomu, že řešené téma zasahuje jak do oblasti povinnosti k náhradě újmy, tak do oblasti smluvní agendy, respektive pojistné smluvní agendy, jedná se o oblast, která je značně ovlivňována judikaturou, přičemž její množství k jednotlivým tématům je téměř nekonečné.

V první části práce, která je více teoretická, se zabývám obecně vymezením institutu pojištění a rozvádím základy pojištění potřebné pro následný výklad a současně uvádím rozdíly mezi zákonným a smluvním pojištěním. Poslední část první kapitoly věnuji úpravě povinného pojištění.

Druhá kapitola práce obsahuje výklad k pojištění odpovědnosti a jeho odlišnosti od jiných druhů pojištění a následně se práce věnuje povinnosti k náhradě újmy způsobené provozem vozidla, přičemž jsou popsány skutečnosti, na základě kterých může dojít k vzniku povinnosti k náhradě újmy spojené s provozem vozidla, jakož i řešení situace plurality škůdců ve které docházím k závěru, že je možné, v případech kdy nepůjde zcela přesně určit míru účasti jednotlivých škůdců na způsobení vzniklé škody, analogicky postupovat dle § 2915 Občanského zákoníku a přihlídnout tak k míře pravděpodobnosti. Pokud ani tímto způsobem nepůjde míra účasti jednotlivých škůdců určit, docházím k závěru, že je možné aplikovat obecné ustanovení § 1875 Občanského zákoníku, které stanovuje domněnku rovnosti podílů dlužníků. Dále se v této kapitole věnuji současné právní úpravě pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla a rozebírám podrobně některé právní aspekty rozsahu tohoto pojištění, a to včetně přihlídnutí k zavedené praxi pojistitelů. Rozebírám tak otázku škody na vozidle, respektive otázku tzv. přirážky za integritu, kde judikatura Nejvyššího soudu dospěla k závěru, že cena opravy vozidla může převyšovat jeho hodnotu v odůvodněných případech až o 30 %. Dále se věnuji vzniku nároku na úhradu nákladů vynaložených za náhradní vozidlo a otázce pevných nákladů, kdy docházím v souladu s judikaturou a praxí pojistitelů k závěru, že náhrada pevných nákladů poškozeným nepřísluší a v neposlední řadě se věnuji i způsobu stanovení náhrady nemajetkové újmy se zaměřením na Metodiku a rozdílům oproti způsobu stanovení výše nemajetkové újmy za účinnosti předchozí právní úpravy. Dále je v této části práce věnován výklad povaze pojistného plnění a jeho vztah k náhradě újmy, jakož i otázky odvislé od povahy pojistného plnění jakožto

originárního nároku, kde rozebírám otázku promlčení nároku na pojistné plnění z pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, na které nelze uplatnit princip „*tři plus jedna*“ stanovený v § 626 Občanského zákoníku, nýbrž k jeho promlčení dojde podle § 635 odst. (2) OZ nejpozději promlčením práva na náhradu újmy, na kterou se pojištění vztahovalo. Poslední část druhé kapitoly je pak věnována České kanceláři pojistitelů.

Ve třetí části práce se věnuji řešení hlavní výzkumné otázky, a to detailnímu posouzení situace vzniklé v důsledku dopravní nehody zaviněné jízdou soupravou a popsání takto vzniklých vztahů mezi jednotlivými subjekty včetně popsání jejich nároků. Po vymezení popsané situace je tato detailně posouzena z pohledu poškozeného i z pohledu škůdců a pojistitelů jednotlivých částí jízdny soupravy. Závěry této kapitoly lze stručně shrnout tak, že z pohledu poškozeného je bez významu, u jakého pojistitele svůj nárok na výplatu pojistného plnění uplatní, jelikož jsou všichni škůdci zavázání nerozdílně. Z pohledu vypořádání škůdců je nutné v konkrétním případě vždy zkoumat míru účasti jednotlivých částí jízdny soupravy na škodní události, v tomto poměru pak dojde i k vypořádání mezi pojistiteli. Pokud nelze míru účasti na škodní události určit, je nutné postupovat v souladu se závěry uvedenými u 2. kapitoly u plurality škůdců, jak shrnuto výše. Dále docházím k závěru, že pojistitel za předpokladu že splnil celý nárok poškozeného, může uplatnit svůj postizní nárok přímo u druhého pojistitele, a že tento výklad je v souladu se ZOPO. Závěry ke kterým docházím, jsou podpořeny aktuální rozhodovací praxí.

V čtvrté kapitole této práce jsem provedl srovnání vybraných otázek současné české právní úpravy obsažené v ZOPO s připravovaným Návrhem zákona k této problematice. Byť se jedná o zcela nový zákon, ve značné míře pouze přejímá znění současného zákona. Největší výtka z mé strany pak směřuje k absenci reakce zákonodárce na autonomní vozidla, a tedy s lehkým zklamáním konstatuji, že jediným pozitivem Návrhu zákona je z pohledu poškozených zvýšení pojistných limitů. V druhé části čtvrté kapitoly je pak provedena komparace české právní úpravy pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla s německou právní úpravou. Při porovnání české i německé úpravy docházím k závěru, že zařazení institutu pojištění v české právní úpravě do Občanského zákoníku považuji za vhodnější způsob úpravy této problematiky oproti úpravě v rámci *lex specialis*, jak k tomu přistoupil německý zákonodárce. Obdobně pak považuji za vhodnější český přístup k úpravě povinnosti k náhradě újmy způsobené provozem vozidla, kdy tato je upravena jednotně v rámci Občanského zákoníku oproti úpravě německé, kde je povinnost k náhradě újmy způsobené provozem vozidla primárně upravena v zákoně komplexně upravujícím provoz a povinnosti účastníků silničního provozu na pozemních komunikacích a stojí mimo obecnou úpravu obsaženou v rámci německého občanského zákoníku. Nakonec je v této části práce provedena aplikace německé právní úpravy na řešenou situaci v 3. kapitole, přičemž

docházím k závěru, že na rozdíl od české právní úpravy, v německé právní úpravě je nejprve nutné zkoumat, zda provoz návěsu v konkrétní situaci představoval vyšší riziko než provoz samotného tažného vozidla. Až následně při splnění podmínky vyššího rizika je přistoupeno ke zkoumání míry účasti jednotlivých částí jízdní soupravy na škodním následku.

Závěrem tak dodávám, že současná česká právní úprava pojištění odpovědnosti z provozu vozidla je dle mého názoru utvořeného v souvislosti s vypracováním této práce dostatečná a pokrývá téměř veškeré otázky spojené s újmou způsobenou provozem vozidla. Některé instituty, jako je například právě v práci řešený regres mezi pojistiteli, bych nicméně doporučoval upravit výslovně, a to jak v ZOPO, tak případně v Občanském zákoníku z důvodu eliminace odlišných výkladů, a to i s ohledem na povahu práva na pojistné plnění, jako originárního práva založeného zvláštním právním předpisem. Dále bych považoval za vhodné zakotvení domněnky míry účasti návěsu na škodní události, přičemž tato by mohlo být i nižší než je 50 %, pokud by na základě provedené analýzy bylo možné obecně určit, že návěs v průměru zvyšuje následky škodní události o takovéto konkrétní procento. Zakotvením této domněnky by došlo k snížení míry nejistoty a zároveň by nemohlo dojít k nedůvodnému zvýhodnění některého ze škůdců. Současně ve většině případů souhlasím se závěry relevantní judikatury Nejvyššího soudu České republiky k otázkám souvisejícím s provozem vozidla a s odpovědností za újmu způsobenou provozem vozidla, a to vyjma závěrů vztahujících se k následkům absence cyklistické helmy na spoluúčast cyklisty jako poškozeného na škodní události.

Seznam zkratk

Kancelář	Česká kancelář pojistitelů
Kooperativa	Kooperativa pojišťovna, a.s., Vienna Insurance Group
Metodika	Metodiku Nejvyššího soudu k náhradě nemajetkové újmy na zdraví (bolest a ztížení společenského uplatnění podle § 2958 občanského zákoníku)
návěs	Přípojně vozidlo v jízdní soupravě
Pojistitel návěsu	Pojistitel, u kterého má provozovatel návěsu uzavřené pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla
Návrh zákona nebo Návrh	Návrh zákona o pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla předložený Ministerstvem financí číslo jednací Odboru vládní agendy ÚV ČR 356/23
OZ nebo Občanský zákoník	zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník
PflVG nebo Německý zákon o povinném pojištění	Zákon ze dne 5. 4. 1965 o povinném pojištění pro vlastníky motorových vozidel (zákon o povinném pojištění)
StVG	Zákon o silničním provozu ze dne 5. 3. 2003
tahač	Motorové vozidlo v jízdní soupravě
Pojistitel tahače	Pojistitel, u kterého má provozovatel tahače uzavřené pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla
VVG	Zákon o pojistné smlouvě ze dne 23. listopadu 2007
Zákon o pojistné smlouvě	Zákon č. 37/2004 Sb., o pojistné smlouvě
ZOPO nebo Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla	Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla

Seznam použitých zdrojů

Seznam použité literatury

1. MELZER, Filip TĚGL, P. a kol. *Občanský zákoník: velký komentář*. V Praze: C.H. Beck, 2021-. ISBN isbn978-80-7400-818-4.
2. VANČUROVÁ, Alena, Lenka LÁCHOVÁ, Jana VÍTKOVÁ a Hana ZÍDKOVÁ. *Daňový systém ČR*. V Praze: 1. VOX, [1997]-. *Ekonomie* (1. VOX). ISBN isbn978-80-7598-887-4.
3. VALENTOVÁ, Klára. *Zákoník práce: komentář*. 2. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2022. Beckova edice komentované zákony. ISBN 978-80-7400-889-4.
4. PETROV, Jan, VÝTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol. *Občanský zákoník*. 2. vydání (1. aktualizace). Praha: C. H. Beck, 2022.
5. HULMÁK, M. a kol.: *Občanský zákoník VI. Závazkové právo. Zvláštní část (§ 2055–3014)*. Komentář. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014
6. *Občanský zákoník: komentář*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2014. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 9788074786389.
7. ŠVESTKA, Jiří. A kol. *Občanský zákoník: komentář*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2014. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-807-4786-389.
8. JANDOVÁ, Lucie. *Pojištění v novém občanském zákoníku: komentář: [§ 2756-2872]*. V Praze: C.H. Beck, 2014. Beckovy komentáře. ISBN 978-80-7400-530-5.
9. 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.
10. LOVĚTÍNSKÝ, Vojtěch. *Objektivní odpovědnost v českém deliktním právu*. V Praze: C.H. Beck, 2021. Beckova edice právní instituty. ISBN ISBN978-80-7400-841-2.
11. WINTEROVÁ, A., MACKOVÁ, A. a kol. *Civilní právo procesní. První část - Řízení nalézací*. Praha: Linde, 2014

Seznam odborných článků

1. PŘIKRYL, Vladimír, ČECHOVÁ, Jana. *Pojistná smlouva a její základní znaky*. *Právní rozhledy*, 2018, č. 10, s. 364-366
2. KARFÍKOVÁ, Marie; VYBÍRAL, Roman. *Povinné pojištění v moderní ekonomice*. *Pojistné rozpravy*. 2018, č. 35, str. 72-75.

3. ČECH, P., FLÍDR, J. Znovu ke spoluzavinění cyklisty bez helmy, aneb když na kole, tak jen po Německu či Rakousku (v Česku už raději i jako nepřipoutaný spolujezdec zjevně opilého řidiče). *Rekodifikace & praxe*, 2014, č. 11, s. 28.
4. MORAVCOVÁ, Barbora. (Ne)vhodnost použití etiologického přístupu pro odškodňování bolesti [online]. [cit. 2023-05-19]. Dostupné z: <https://www.ppak.cz/nevhodnost-pouziti-etilogickeho-pristupu-pro-odskodnovani-bolesti/>
5. ŽIVĚLOVÁ, Alexandra. UMOŽŇUJE NOVÝ OBČANSKÝ ZÁKONÍK PŘIZNAT V ŘÍZENÍ O NÁHRADĚ NEMAJETKOVÉ ÚJMY PUNITIVE DAMAGES ?. *Bulletin-advokacie* [online]. 10.5.2016 [cit. 2023-05-09]. Dostupné z: <http://www.bulletin-advokacie.cz/umoznuje-novy-obcansky-zakonik-priznat-v-rizeni-o-nahrade-nemajetkove-ujmy-punitive-damages#ftn1>
6. KOLMAČKA, Viktor. Kritika převzetí vídeňské paušální zúčtovací teze při vypořádání synallagmatických smluv. Komentář k rozsudku NS sp. zn. 23 Cdo 1311/2022. *Právní rozhledy*, 2023, č. 6, s. 208-212, s. 212.
7. KYNCL, Libor. Pojištění provozu autonomních vozidel de lege lata a de lege futura. *Obchodněprávní revue*, 2022, č. 3, s. 190-199
8. Zpráva o šetření ve věci Metodiky k náhradě nemajetkové újmy na zdraví podle § 2958 Občanského zákoníku, sp.zn. 6709/2019/VOP/DK

Seznam použitých internetových zdrojů

1. Kooperativa. Kooperativa [online]. [cit. 2023-03-09]. Dostupné z: <https://www.koop.cz/pojistovna-kooperativa/o-pojistovne-kooperativa/vyrocnizpravy/archiv-vyrocnich-zprav-spolecnosti-kooperatia>
2. Bundesregierung korrigiert Haftung bei Anhängerversicherung [online]. [cit. 2023-05-18]. Dostupné z: <https://www.versicherungsbote.de/id/4895639/Bundesregierung-korrigiert-Haftung-bei-Anhangerversicherung/>
3. Česká kancelář pojistitelů [online]. [cit. 2023-05-31]. Dostupné z: <https://www.ckp.cz/>
4. Fond zábrany škod [online]. [cit. 2023-05-09]. Dostupné z: https://www.fondzabranyskod.cz/images/prehledy/na_rok_2022.pdf
5. Autoklub.cz [online]. [cit. 2023-05-09]. Dostupné z: <https://www.autoklub.cz/motorsport/komise-automobilovych-orientacnich-soutezi/>

Seznam použitých právních předpisů

1. Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník

2. Zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník
3. Zákon č. 277/2009 Sb., o pojišťovnictví
4. Zákon č. 170/2018 Sb., o distribuci pojištění a zajištění
5. Zákon č. 65/1965 Sb., Zákoník práce
6. Zákon č. 262/2006 Sb., Zákoník práce
7. Vyhláška ministerstva financí č. 125/1993 kterou se stanoví podmínky a sazby zákonného pojištění odpovědnosti organizace za škodu při pracovním úrazu nebo nemoci z povolání
8. Zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích
9. Vládní nařízení o provozu na silnicích č. 54/1953 Sb
10. Zákon č. 168/1999 Sb. o pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů
11. Zákon č. 37/2004 Sb., o pojistné smlouvě
12. Zákon č. 372/2011 Sb., o zdravotních službách
13. Zákon č. 360/1992 Sb.
14. Zákon č. 254/2019 Sb.
15. Zákon č. 85/1996 Sb., o advokacii
16. 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) Text s významem pro EHP
17. Vyhláška č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel
18. Ústavní zákon č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky
19. Pflichtversicherungsgesetz vom 5. April 1965 (BGBl. I S. 213), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3108)
20. Gesetz über den Versicherungsvertrag (Versicherungsvertragsgesetz - VVG)
21. Straßenverkehrsgesetz

Seznam použité judikatury

1. Nález Ústavního soudu ze dne 20. 2. 2001, sp. zn. Pl. ÚS 5/2000
2. Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 14. 4. 2011, sp. zn. 25 Cdo 194/2009
3. Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 2. 3. 2021, sp. zn. 32 Cdo 3172/2020
4. Rozhodnutí Nejvyššího soudu Slovenské socialistické republiky I CZ 42/71
5. Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 27. 5. 2021, sp. Zn. 25 Cdo 3073/2020
6. Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 18. 3. 2015, sp. zn. 25 Cdo 3925/2013

7. Rozsudek Soudního dvora (velkého senátu) ze dne 28. listopadu 2017. - Isabel Maria Pinheiro Vieira Rodrigues de Andrade a Fausto da Silva Rodrigues de Andrade v. José Manuel Proença Salvador a další. - Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná Tribunal da Relação de Guimarães - Věc C-514/16., 62016CJ0514
8. Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 22. 5. 2018, sp. zn. 32 Cdo 871/2018
9. Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 22. 1. 2014, sp. zn. 30 Cdo 237/2013
10. Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 17. 6. 2011, sp. zn. 23 Cdo 1516/2010
11. Rozsudek Nejvyššího soudu, 23 Cdo 4373/2010, 10. 1. 2011
12. Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 27. 7. 2022, sp. zn. 22 Cdo 3070/2021
13. Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 26. 10. 2010, sp. zn. 23 Cdo 3604/2010
14. Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 27. 3. 2014, sp. zn. 25 Cdo 4199/2013
15. Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 27. 6. 2012, sp. zn. 25 Cdo 2974/2011
16. Rozhodnutí Spolkového soudního dvora ze dne 17. června 2014, sp. zn. VI ZR 281/13
17. Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 11. 1. 2023, sp. zn. 31 Cdo 2273/2022
18. Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 16. 5. 2022, sp. zn. 25 Cdo 2651/2021
19. Rozhodnutí Spolkového soudního dvora z 15. 10. 1991, sp. zn. VI ZR 314/90, a ze 17. 3. 1992, sp. zn. VI ZR 226/91
20. Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 30. 3. 2010, sp. zn. 25 Cdo 3911/2007
21. Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 16. 10. 2008, sp. zn. 25 Cdo 2703/2006
22. Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 31. 1. 2013, sp. zn. 25 Cdo 712/2011
23. Nález Ústavního soudu ze dne 24. 7. 2018, sp. zn. I. ÚS 3831/17
24. Nález Ústavního soudu ze dne 8. 3. 2023, sp. zn. I. ÚS 1010/22
25. Usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 22. 8. 2014, sp. zn. 30 Cdo 3157/2013
26. Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 31. 8. 2022, sp. zn. 23 Cdo 2888/2020
27. Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 30. 9. 2015, sp. zn. 23 Cdo 3363/2013
28. Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 10. 6. 2020, sp. zn. 31 Cdo 475/2020
29. Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 12. 12. 2007, sp. zn. 25 Cdo 113/2006
30. Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 10. 4. 2008, sp. zn. 30 Cdo 1354/2006
31. Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 12. 12. 2018, sp. zn. 23 Cdo 5969/2017
32. Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 28. 11. 2019, sp. zn. 25 Cdo 1976/2019
33. Usnesení Městského soudu v Praze ze dne 24. 4. 2009, sp. zn. 21 Co 139/2009
34. Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 14. 5. 2018, sp. zn. 25 Cdo 5551/2017
35. Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 27. 5. 2021, sp. zn. 25 Cdo 3073/2020
36. Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 15. 12. 2015, sp. zn. 23 Cdo 4210/2013

37. Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 16. 8. 2022, sp. zn. 23 Cdo 1311/2022
38. Rozhodnutí Spolkového soudního dvora ze dne 27. 10. 2010 sp.zn. IV ZR 279/08 [online]. [cit. 2023-05-18]. Dostupné z: <http://juris.bundesgerichtshof.de/cgi-bin/rechtsprechung/document.py?Gericht=bgh&Art=en&nr=54301&pos=0&anz=1>
39. Nález Ústavního soudu ze dne 27. 4. 2020, sp. zn. II. ÚS 664/19
40. Rozhodnutí Obvodního soudu pro prahu 8 č.j. 7 C34/2019 – 534 ze dne 15. září 2022
41. Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 28. 5. 2014, sp. zn. 25 Cdo 3401/2011

Seznam ostatních zdrojů

1. Důvodová zpráva k zákonu č. 37/2004 Sb., o pojistné smlouvě a o změně souvisejících zákonů (zákon o pojistné smlouvě), č. 37/2004 Dz
2. Melzer, Filip a Petr BEZOUŠKA, podcast Judikatura, Škoda na věci: Judikatura [online]. [cit. 2023-05-19]. Dostupné z: <https://pravo21.cz/podcasty/skoda-na-veci>
3. Melzer, Filip a Petr BEZOUŠKA, podcast Judikatura, Odškodnění nemajetkové újmy: Judikatura [online]. [cit. 2023-05-19]. Dostupné z: <https://pravo21.cz/podcasty/odskodneni-nemajetkove-ujmy>
4. Důvodová zpráva k zákonu č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, č. 89/2012 Dz
5. Důvodová zpráva k zákonu č. 137/2008 Sb., kterým se mění zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů
6. *Portál informačního systému ODok Úřadu vlády České republiky* [online]. [cit. 2023-05-24]. Dostupné z: <https://odok.cz/portal/veklep/material/KORNCNPCHA35>

Abstrakt

Pojištění odpovědnosti z provozu vozidel

Diplomová práce se komplexně věnuje otázce pojištění odpovědnosti za újmu vzniklou provozem vozidla - nejvýznamnějšího povinného smluvního pojištění v České republice, přičemž se zaměřuje na vznik povinnosti škůdce k náhradě újmy způsobené provozem vozidla a následnému vzniku práva poškozeného na pojistné plnění. Cílem této práce je komplexní řešení situace vzniklé v důsledku dopravní nehody zaviněné jízdou soupravou, jejíž jednotlivé části jsou pojištěny u odlišných pojišťitelů a popsání takto vzniklých právních vztahů mezi jednotlivými subjekty. Za tímto účelem je diplomová práce rozdělena do čtyř kapitol. V první kapitole práce je obecně vymezen institut pojištění, jakož i základní pojmy, které jsou s tímto institutem spojeny. V druhé kapitole diplomové práce je podán výklad vzniku povinnosti škůdce k náhradě újmy, a to se zaměřením na újmu vzniklou v souvislosti s provozem vozidel včetně výkladu úzce souvisejících otázek s povinností škůdce k náhradě újmy. Následně je řešena současná právní úprava pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla, jakož i podrobné řešení vybraných otázek s tímto institutem souvisejících. V třetí části práce jsou doposud učiněné závěry aplikovány na konkrétně vymezenou situaci a jsou popsány vzájemné vzniklé vztahy mezi subjekty v důsledku dopravní nehody způsobené jízdou soupravou. V poslední části diplomové práce je pak nejprve provedeno porovnání s vládním návrhem nového zákona upravující pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla a následně je provedena komparace s německou právní úpravou, a to včetně aplikace německé právní úpravy na situaci řešenou v rámci třetí kapitoly této práce. V rámci všech kapitol diplomové práce prostupuje podrobná analýza relevantních soudních rozhodnutí, a to včetně judikatury přijaté za předchozí právní úpravy.

Klíčová slova: pojištění odpovědnosti, povinnost k náhradě újmy, pojištění odpovědnosti z provozu vozidel

Abstract

Motor third party liability insurance

The diploma thesis deals comprehensively with the issue of liability insurance for damage caused by the operation of a vehicle - the most important compulsory contractual insurance in the Czech Republic, focusing on the creation of the obligation of the damager to compensate for damage caused by the operation of the vehicle and the subsequent creation of the right of the injured party to insurance benefits. The aim of this thesis is a comprehensive solution of the situation arising as a result of a traffic accident caused by a combination vehicle, the individual parts of which are insured by different insurers and a description of the legal relations between the individual entities. To this end, the thesis is divided into four chapters. In the first chapter of the thesis, the institution of insurance is generally defined, as well as the basic concepts associated with this institution. In the second chapter of the thesis, an interpretation of the creation of the duty of the tortfeasor to compensate for the damage is given, focusing on the damage arising in connection with the operation of vehicles, including an interpretation of closely related issues to the tortfeasor's duty to compensate for the damage. Subsequently, the current legal regulation of liability insurance for damage caused by the operation of a vehicle is addressed, as well as a detailed solution of selected issues related to this institute. In the third part of the thesis, the conclusions made so far are applied to a specific situation and the mutual relations between the subjects arising as a result of a traffic accident caused by a combination vehicle are described. In the last part of the thesis, a comparison is first made with the government's proposal for a new law regulating liability insurance for damage caused by the operation of a vehicle and then a comparison is made with German legislation, including the application of German legislation to the situation addressed in the third chapter of this thesis. A detailed analysis of relevant court decisions, including case law adopted under previous legislation, permeates all chapters of the thesis.

Key words: liability insurance, liability for damages, motor liability insurance