

Západočeská univerzita v Plzni
Fakulta právnická

DIPLOMOVÁ PRÁCE

Náhrada škody poškozeným z provozu vozidla

Lukáš Osinek

Plzeň, 2020

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta právnická

Katedra občanského práva

DIPLOMOVÁ PRÁCE

Náhrada škody poškozeným z provozu vozidla

Lukáš Osinek

Studijní program: M6805 Právo a právní věda

Studijní obor: Právo

Vedoucí diplomové práce: **Mgr. Milan Hradec, Dr.**

Katedra občanského práva

Plzeň, 2020

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem předkládanou diplomovou práci vypracoval samostatně a všechny použité prameny a literaturu jsem řádně označil.

V Chebu dne 7. 4. 2020

Lukáš Osinek

Poděkování

Na tomto místě bych rád poděkoval panu Mgr. Milanu Hradcovi, Dr. za odborné vedení, vstřícnost a cenné rady, kterými přispěl k vypracování této diplomové práce.

Obsah

1. ÚVOD	1
2. OBECNÉ POJMY	3
2.1. Pojištění	3
2.1.1. <i>Formy a druhy pojištění</i>	4
2.2. Historie pojištění a pojišťovnictví ve světě	6
2.2.1. <i>Vývoj pojišťovnictví na našem území</i>	8
2.2.2. <i>Vývoj pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla</i>	10
2.3. Náhrada škody obecně	12
3. ZPŮSOB A NÁHRADA ŠKODY	16
3.1. Způsob náhrady škody	16
3.2. Náhrada škody z povinného ručení	17
3.2.1. <i>Postup při náhradě škody</i>	18
3.2.2. <i>Specifické případy náhrady škody</i>	20
3.2.2.1. <i>Česká kancelář pojistitelů</i>	21
3.2.2.2. <i>Plnění z Garančního fondu ČKP</i>	22
4. POJEM POŠKOZENÉHO	24
4.1. Spoluzavinění poškozeného	26
4.2. Třetí osoba	27
5. NÁROKY POŠKOZENÉHO Z PROVOZU VOZIDLA	29
5.1. Skutečná škoda	30
5.1.1. <i>Parciální škoda</i>	33
5.1.2. <i>Totální škoda</i>	33
5.2. Náhradní vozidlo	35
5.3. Ušlý zisk	38
5.4. Újma na životě a zdraví	39
5.4.1. <i>Bolestné</i>	41
5.4.2. <i>Náhrada za ztížení společenského uplatnění</i>	42
5.4.3. <i>Další nemajetková újma</i>	45
5.5 Ztráta osoby blízké	47
5.6. Ztráta na výdělku	51
5.7. Náklady léčení	53
5.8. Náklady na výživu	55
5.9. Náklady právního zastoupení	56

6. ODPOVĚDNOST ZA ŠKODU ZPŮSOBENOU PROVOZEM VOZIDLA	59
6.1. Objektivní odpovědnost	59
6.2. Provoz vozidla	60
7. ZÁVĚR.....	64
8. RESUMÉ.....	66
Seznam použitých zdrojů	67

1. Úvod

Tématem této diplomové práce je náhrada škody poškozeným z provozu vozidla. Vynasnažím se v ní čtenářům přiblížit danou problematiku, uvést případy z rozhodovací praxe soudů a tam, kde je to potřebné, přiblížit podstatné rozdíly od starší právní úpravy v tomto oboru práva.

Žijeme v době, kdy je velmi potřebné mít určité povědomí o tom, jaká rizika nás mohou očekávat při tak všední záležitosti, jakou je nastoupení do automobilu. V dnešní době se totiž najde pouze málo lidí, kteří nejezdí osobními automobily a úspěšně se tak vyhýbají veškerým rizikům, která jsou s touto činností spojena. Z těch z nás, kteří vozidlo využíváme k dopravě, si nikdo nemůže být jist, ať už jsou jeho schopnosti řídit vozidlo sebelepší, že se dokáže dopravní nehodě vyhnout.

Pro mnohé z nás se využívání osobních automobilů stalo neodmyslitelnou součástí našich životů, bez níž si náš život často ani nedokážeme představit, jelikož nám ho dokáže velice usnadnit. Osobní automobily budou mít vždy své místo na slunci, jelikož dnes neexistuje žádný tak pohodlný způsob, jakým se lze v rámci kratší vzdálenosti dopravit z jednoho místa na druhé. Vypovídá o tom i to, že dnes má každá rodina k dispozici nějaký automobil. Zvykem se stává i to, že rodina má automobilů více.

V České republice tak činil počet pojištěných vozidel k poslednímu dni roku 2019 více než 8,3 miliónu vozidel. Takovém množství automobilů pohybujících se na našem území s sebou ovšem přináší i své důsledky. Tak například za celý minulý rok šetřila Policie ČR více než 100 000 dopravních nehod. Průměrně to vychází na více než 280 dopravních nehod za každý jeden den. Důsledkem těchto dopravních nehod jsou majetkové škody, újmy na zdraví, ale také ztráty na životech.

Problematika náhrady škody poškozeným z provozu vozidla nebyla nikdy tak aktuální, jako je tomu v této době. Počty přihlášených automobilů do registru vozidel vzrůstají meziročně o statisíce a tím pádem vzrůstají i dopravní nehody, ke kterým dochází. To zpravidla zapříčiňuje i vzrůst pojistných událostí, které musí pojišťovny vyřizovat. Spolu s Novým občanským zákoníkem (dále jen „NOZ“) přišla také možnost poškozených uplatňovat ještě širší škálu újem, než jak tomu bylo za účinnosti staršího občanského zákoníku (dále jen „OZ“). Nejenže je více možných nároků poškozených k uplatnění, ale také se zvyšují přiznávané náhrady

od pojišťoven, případně od soudů. Výše průměrné škody dnes přesahuje 40 000 Kč na jednu dopravní nehodu a celkově dochází k nárůstu nákladů na pojistná plnění přibližně o jednu miliardu korun za jeden rok.

Svou diplomovou práci rozdělím do pěti hlavních kapitol. První kapitolou se budu čtenářům snažit přiblížit obecné pojmy, z nichž většina představuje stěžejní pojmy této diplomové práce. Pro seznámení se s danou problematikou poskytnu vysvětlení obecných pojmů, které jsou v této diplomové práci stěžejními, a přidám k tomu historický výklad, který v mnoha ohledech determinoval jejich dnešní význam.

Ve druhé kapitole poskytnu detailnější pohled na obecnou i zvláštní náhradu škody, která je jedním z nosných témat této diplomové práce a vysvětlím způsoby jejího vyplacení poškozenému, ale také nastíním průběh domáhání se náhrady škody po pojišťovnách, což považuji za přínosné především z praktického pohledu na věc.

Ve třetí kapitole se pak budu zabývat subjektem, jenž má nárok na náhradu škody z provozu vozidla, tedy poškozeným. Uvedu příklady, kde se setkáme s vícero poškozenými, a definuji třetí osobu, která může být za určitých okolností také poškozeným.

Čtvrtá kapitola nás pak přivede k dalšímu z nosných témat této diplomové práce. Tvoří páteř celého výkladu a je stěžejní pro seznámení se se všemi nároky poškozeného, které může požadovat z hlediska náhrady škody. Těchto nároků existuje celá řada a já se pokusím ke každému z nich podat podrobnější výklad právě prostřednictvím této kapitoly.

Pátá kapitola je tou poslední a podíváme se v ní na odpovědnost za škodu způsobenou provozem vozidla. Rozebereme si druhy odpovědnosti a definujeme tu konkrétní, která má za následek povinnost nahradit škodu z provozu vozidla. Okrajově uvedu i určitá úskalí pojištění takové odpovědnosti.

2. Obecné pojmy

V této kapitole nejdříve jednotlivě rozeberu základní pojmy, které jsou předmětem této diplomové práce, a které je důležité znát ještě předtím, než se pustíme do konkrétnějších a odbornějších témat. Zároveň v této kapitole krátce uvedu historický vývoj pojišťovnictví a pojištění jako takového a konkrétní složky pojištění, která je předmětem této diplomové práce - pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.

2.1. Pojištění

Pojištění slouží lidem k ochraně před riziky, která se v životě vyskytují, ať už se jedná o jakékoli druhy těchto rizik. Každá činnost člověka s sebou přináší určitá rizika, a tak je bezpečné se před nimi nějakou cestou chránit. Všechny pojišťovací instituce fungují díky tomuto nevyzpytatelnému riziku. Tím, že se subjekt (pojistník) nechá pojistit u pojišťovny (pojistitel), přenáší toto riziko vzniku škodných událostí za úplatu na pojišťovnu. Činí tak prostřednictvím pojistné smlouvy, v níž se pojistník zavazuje, že nastane-li škodná událost, poskytne pojistníkovi pojistné plnění. Pojistník je tak z tohoto vztahu oprávněn požadovat na pojistiteli finanční kompenzaci, tedy pojistné plnění.¹

Pojistné riziko nám značí míru pravděpodobnosti vzniku pojistné události, kterou může vyvolat pojistné nebezpečí. Tady se setkáváme s druhým pojmem - pojistné nebezpečí. Pojistné nebezpečí nám definuje příčinu vzniku pojistné události.² Třetí pojem, který se k předchozím dvěma přidává a uceluje nám tak ústřední pojmy, na kterých pojištění spočívá, je pojem nahodilá událost. Rizika, která se dají pojistit, musí být především nahodilá a vyčíslitelná. Nahodilost znamená, že událost nastat může, ale nemusí; a nastane-li, nemůžeme vědět, kdy nastane. Pokud tato událost nastane, nemůžeme předvídat, v jakém rozsahu. Pojem vyčíslitelnosti splňuje ztráta, která je objektivně vyčíslitelná a určitelná v penězích.³

¹ HRADEC, M., KŘIVOHLÁVEK, V., ZÁRYBNICKÁ, J. Pojištění a pojišťovnictví. Praha: Vysoká škola finanční a správní, 2005, s. 10

² DUCHÁČKOVÁ, E. *Principy pojištění a pojišťovnictví*. 3. vydání. Praha: Ekopress, 2009, s. 21

³ KARFÍKOVÁ, M., PŘIKRYL, V., VYBÍRAL, R. a kolektiv. *Pojišťovací právo*. 2. přepracované vydání. Praha: Leges, 2018, s. 15

Pojištění spočívá na principu solidarity. Tento princip znamená, že ne vždy (a v praxi drtivá většina případů) se nám v rámci pojistného plnění vrátí ta částka, kterou jsme do pojištění vložili prostřednictvím placení pojistného. Někdo tak na tomto principu výrazně tratí, někdo na něm naopak „vydělává“. Vše je spojené s tím, že dané riziko škodné události se nemusí naplnit, a tedy ve výsledku nedojde ani k pojistné události, ani k vyplacení pojistného plnění od pojišťovny.⁴

Dané pojistné od jejích klientů tvoří finanční rezervy, ze kterých je následně vypláceno pojistné plnění těm pojistníkům, u nichž nastane škodní událost, která je specifikována ve smlouvě mezi pojistníkem a pojistitelem. Nenastane-li tato škodní událost, nemůže se pojistník domáhat vyplacení pojistného plnění. Stejně tak se nikdy nemůže dočkat svého zaplaceného pojistného, které pojišťovně po dobu trvání pojištění hradil. Jedná se zde o asymetrii mezi pojistníky, jelikož všichni pojistníci jsou povinni platit pojistné, ale ne každý z nich obdrží náhradu, neboť u nich nevznikne pojistná událost, která zakládá povinnost pojistitele pojistnou částku vyplatit.⁵

2.1.1. *Formy a druhy pojištění*

Formy pojištění vyjadřují způsob vzniku pojištění podle toho, na základě jakých právních skutečností pojištění vzniklo. Podle těchto způsobů vzniku pojištění rozeznáváme dvě formy: pojištění zákonné a pojištění smluvní. U pojištění zákonného nemá subjekt možnost volby, zdali pojištění uzavřít, nýbrž je mu zákonem autoritativně nařízeno pojištění zřídit, dojde-li ke skutečnosti, s níž zákon vznik pojištění spojuje. Neuzavírá se zde žádná pojistná smlouva a pojištění trvá po celou dobu, po níž existují skutečnosti dané zákonem, aniž by pojistný vztah zanikl například z důvodu nezaplacení pojistného, jako tomu může za určitých okolností být u pojištění smluvního. Dojde-li k takovému případu, dojde k porušení zákona. Jediným způsobem, jak může zaniknout zákonné pojištění, je případ, kdy již nebudou dány podmínky v zákoně pro jeho uzavření. V současné době známe pouze jeden typ zákonného pojištění, kterým je zákonné pojištění zaměstnavatele za škodu vzniklou zaměstnancům následkem pracovních úrazů.⁶

⁴ HRADEC, M., KŘIVOHLÁVEK, V., ZÁRYBNICKÁ, J. *Pojištění a pojišťovnictví*. Praha: Vysoká škola finanční a správní, 2005, s. 11

⁵ KARFÍKOVÁ, M., PŘÍKRYL, V., VYBÍRAL, R. a kolektiv. *Pojišťovací právo*. 2. přepracované vydání. Praha: Leges, 2018, s. 15

⁶ SPIRIT, M. *Pojistné právo*. Praha: Vysoká škola ekonomická, 2000, s. 46

Smluvní pojištění funguje na klasických principech komerčního pojištění. Je dále děleno na dobrovolné a povinné pojištění. U dobrovolného pojištění je zcela na naší vůli, zdali pojištění uzavřeme, za jakých podmínek tak učiníme a se kterou pojišťovací institucí. Pojištění vznikne uzavřením pojistné smlouvy, z níž vyplývají práva a povinnosti oběma stranám pojistného vztahu, blíže specifikované v samotné smlouvě.⁷

U pojištění povinného je ze zákona dána povinnost uzavřít pojistnou smlouvu, pokud chceme provozovat určitou činnost, ke které se toto pojištění váže. Zároveň je v zákoně výslovně uvedeno, že se od ustanovení NOZ lze odchýlit pouze v případech, kdy to stanoví zákon, a v žádném případě nesmí dojít ke snížení rozsahu pojištění uvedeném ve speciálních zákonech.⁸ Ačkoliv se na první pohled může zdát, že základní charakteristika povinného smluvního pojištění se velmi podobá formě zákonného pojištění, není tomu tak. Subjekt zde má volnost v tom, aby se rozhodl, zdali pojištění uzavře a bude moct činnost vykonávat, nebo ho neuzavře a činnost mu nebude dovoleno vykonávat. Může se jednat o činnost lékařů, daňových poradců, advokátů i o provoz vozidla. Volnost je subjektu ponechána i při výběru pojišťovny, se kterou pojistnou smlouvu chce uzavřít, má-li ovšem tato pojišťovna povolení toto pojištění poskytovat. V tomto pojistném vztahu je předmětem pojištění odpovědnosti z dané činnosti.⁹

Druhů pojištění je opravdu celá řada. Dají se rozlišovat například z hlediska předmětu pojištění na pojištění majetku, pojištění odpovědnosti za škodu a pojištění osob.¹⁰ Dále se druhy pojištění odvíjí od členění v příloze zákona o pojišťovnictví podle pojistných odvětví na životní a neživotní pojištění. Další dělení nám uvádí samotný NOZ, který pojištění člení podle způsobu na škodová a obnosová. Nebudu se v této práci zabývat detailním přiblížením každého z možných dělení, uvedu pouze podstatné rozdíly mezi pojištěním škodovým a obnosovým, tak jak nám je člení NOZ.

Škodové pojištění bývá sjednáváno za účelem vyrovnání majtkového úbytku, který je způsoben vznikem pojistné události, na kterou se vztahuje pojistná smlouva. NOZ současně stanovuje, že některé pojištění mohou být

⁷ SPIRIT, M. *Pojistné právo*. Praha: Vysoká škola ekonomická, 2000, s. 47

⁸ Ust. §2951 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník

⁹ KARFÍKOVÁ, M., PŘÍKRYL, V., VYBÍRAL, R. a kolektiv. *Pojišťovací právo*. 2. přepracované vydání. Praha: Leges, 2018, s. 16,17

¹⁰ SPIRIT, M. *Pojistné právo*. Praha: Vysoká škola ekonomická, 2000, s. 48

sjednána pouze jako pojištění škodová. Jedná se například o pojištění právní ochrany, pojištění odpovědnosti a pojištění úvěru nebo záruky.¹¹ U další množiny pojištění NOZ dává pojistníkovi na výběr, zdali uzavře pojištění obnosové či škodové. V tomto případě se jedná o pojištění majetku či úrazového pojištění a mnoho dalších pojištění, jelikož jak vyplývá z důvodové zprávy k NOZ, zákonodárce chce co nejmenší měrou zasahovat do autonomie vůle subjektu v otázce, jaký druh pojištění chce sjednat.

Obnosové pojištění je naprostý opak toho škodového. Tento druh pojištění je totiž sjednáván s opačným záměrem, jak název pojištění napovídá, jde o získání prostředků rozšiřujících majetkovou sféru oprávněných osob. Nejedná se tedy pouze o vyrovnání majetku, nýbrž o jeho zhodnocení, resp. zvýšení. V případě pojistné události tedy dochází k poskytnutí jednorázového nebo opakovaného pojistného plnění v rozsahu stanoveném pojistnou smlouvou oprávněným osobám. Důležitou součástí obnosového pojištění tvoří skutečnost, že vedle získání určitého obnosu od pojišťovny, resp. pojistného plnění, je možné požadovat zároveň náhradu škody po škůdci, kterou má dojít právě k vyrovnání majetkového úbytku způsobeném pojistnou událostí. A znovu nám zákon uvádí, které pojištění lze uzavřít obligatorně jako pojištění obnosové. V tomto případě se jedná pouze o jedno pojištění, a sice pojištění životní.¹²

2.2. Historie pojištění a pojišťovnictví ve světě

Od nepaměti lidé hledali způsob, jak zmírnit nepříznivé následky nahodilých událostí na jejich majetek. Od pojištění měl tento systém ještě velmi daleko, jelikož tehdy ještě nefungovaly pojišťovací instituce jako dnes, ale s rozvojem obchodu, řemeslnictví, a především s rozvojem cechů se začaly ustanovovat spolky zabývající se pojišťovnictvím, které kryly následky nahodilých událostí, které se přihodily členům těchto společností. Od dnešního systému se lišily tím, že spolky neposkytovaly ochranu před nahodilými událostmi nečlenům těchto spolků, tedy je neprovozovaly na komerční bázi. Pro získání této ochrany se museli lidé sdružovat do vzájemných spolků a podle stanov se jim vyplácely finanční

¹¹ KARFÍKOVÁ, M., PŘIKRYL, V., VYBÍRAL, R. a kolektiv. *Pojišťovací právo*. 2. přepracované vydání. Praha: Leges, 2018, s. 17

¹² HRADEC, M., KRIVOHLÁVEK, V., ZÁRYBNICKÁ, J. *Pojištění a pojišťovnictví*. Praha: Vysoká škola finanční a správní, 2005, s. 61,62

náhrady při vzniku nahodilé události. Fungovaly tak, že se vzájemně spolčilo několik spolků a ty poskytly finanční prostředky.¹³

Fragmenty pojištění můžeme nalézat už od starověku. Už 2500 let před Kristem jsou datovány první zmínky o pojištění v Egyptě, kde byly uzavírány dohody mezi kameníky o společném krytí nákladů na pohřeb svého člena. O 500 let později se v Babylónské říši uzavíraly dohody mezi majiteli karavan o vzájemném krytí škod při obchodních cestách. V antickém Římě to zase byly instituce, které zabezpečovaly důstojný pohřeb pro svého člena a poskytovaly finanční prostředky pozůstalým.¹⁴

Pojištění poskytované na komerční bázi se začalo vyvíjet s počátkem námořní dopravy ve Středomoří, ve starověkých státech Řecka a Fénicii, jejichž obyvatelé byli známí jako zdatní mořeplavci a obchodníci. Před nástrahami moře se tito mořeplavci snažili zabezpečit jimi přepravované zboží do jiných států právě tím, že si ho nechali pojistit. Pokud loď ztroskotala, kupec nemusel splatit úvěr, který před započítáním plavby obdržel od přepravce. Nicméně pokud loď v pořádku dorazila i s nákladem do cílového místa, kupec přepravci úvěr splatil a k tomu mu ještě zaplatil částku navíc jako pojistné.¹⁵

V novověku se ve velkých hanzovních městech, která byla centrem mezinárodního obchodu a disponovala velkými přístavy, začíná pojišťovnictví prudce rozvíjet, především v období renesance. Od počátku 15. století se začíná formovat nové pojištění, které se v mnohém podobá dnešnímu důchodovému pojištění. V Londýně vzniká roku 1699 první komerční životní pojišťovna. Londýn se stává určitou kolébkou životního pojištění a většinu 18. století tam dochází k jeho vývoji, např. vznikají první tabulky premiových sazeb, které jsou používány dodnes. Až roku 1778 se zakládá životní pojišťovna i v Hamburku a následně jsou tyto instituce zakládány i jinde v Evropě. V polovině 18. století se poté začíná pojištění institucionalizovat. Zakládají se vzájemné pojišťovny, který poskytují velkou škálu pojištění, především se však jedná o pojištění proti požáru. V 19. století už se

¹³ HRADEC, M., KŘIVOHLÁVEK, V., ZÁRYBNICKÁ, J. *Pojištění a pojišťovnictví*. Praha: Vysoká škola finanční a správní, 2005, s. 15

¹⁴ MARVAN, M., PATOPRSTÝ, J. a kol. *Dějiny pojišťovnictví v Československu: 1. díl – Dějiny pojišťovnictví v Československu do roku 1918*. Praha: vydavatelství a nakladatelství Novinář, 1989, s. 21

¹⁵ HRADEC, M., KŘIVOHLÁVEK, V., ZÁRYBNICKÁ, J. *Pojištění a pojišťovnictví*. Praha: Vysoká škola finanční a správní, 2005, s. 15

setkáváme s moderním pojišťovnictvím a se zakládáním mnoha pojišťoven, poskytováním široké škály pojištění a zdokonalováním jeho vývoje.¹⁶

2.2.1. Vývoj pojišťovnictví na našem území

Rozvoj podnikání a tím pádem i vznik pojišťovacích institucí v Habsburské monarchii probíhá daleko pomaleji než v ostatních vyspělých evropských zemích. Pokrok nastává v 30. letech 18. století, kdy se rozkládá cechovní výroba a hospodářství se začíná orientovat na kapitalismus, což zapříčiňuje vznik a rozvoj manufaktur. Ačkoliv za vlády Marie Terezie zde již byly tendence od samotné vládkyně k založení pojišťoven, nikdy k tomu nedošlo. Stalo se tak především z důvodu nesouhlasu zemských stavů, jejichž souhlas byl k tomuto zřízení zapotřebí. Rozhodnutím císaře Františka I. z roku 1819 poskytovalo privilegium zakládání pojišťoven výhradně do rukou soukromému sektoru, ovšem svým prohlášením dále upřesnil, že je možné zřizování pojišťoven i od veřejnoprávních korporací. I přesto si stát ponechal mnohá kontrolní a dozorčí práva nad zakládáním i činností pojišťoven.¹⁷

První pojišťovny začaly na našem území působit v druhé polovině dvacátých let 19. století. Postup, kterým se tyto pojišťovny snažily získat povolení ke své činnosti, byl však velice zdlouhavý a komplikovaný přílišnou byrokracií. Státní souhlas k provozování pojišťovací činnosti získala Vzájemná pojišťovna pro Čechy až 20. října 1827 a o týden později byl tento souhlas zaslán českému guberniu spolu s potvrzenými stanovami. Nicméně až do března 1828 pojišťovna od gubernia stanovy neobdržela. Po několika urgencích ze strany pojišťovny své stanovy obdržela a v červenci tak opravdu začala fungovat. Vedle ní byla založena i Vzájemná pojišťovna pro Moravu a Slezsko, který však začala fungovat až o několik let déle, neboť její stanovy byly schváleny až 2. března 1829. Roku 1852 byl vydán císařský patent nazvaný spolkový zákon. V roce 1880 byl pak tento zákon doplněn ještě nařízením ministerstva - tzv. Pojišťovacím regulativem. Regulativ potvrdil platnost koncesního principu, který byl velmi přísný. Stanovil kupříkladu povinnost vlastnit určitý kapitál, stanovit sídlo, složení řídicích orgánů, zásady

¹⁶ KARFÍKOVÁ, M., PŘIKRYL, V., VYBÍRAL, R. a kolektiv. *Pojišťovací právo*. 2. přepracované vydání. Praha: Leges, 2018, s. 21

¹⁷ SCHELLE, K., HRADEC, M. *Historie právní úpravy pojišťovnictví*. Praha: Eurolex Bohemia, 2006, s. 9,10

hlasování, svolávání valných hromad, vymezit teritorium a předmět svého podnikání a konečně složit také kauci.¹⁸

Ve druhé polovině 19. století se s prudkým rozvojem pojišťovnictví ukázala naléhavá potřeba aktualizovat právní regulaci pojistných smluv. Všeobecný občanský zákoník (ABGB) z roku 1811 obsahoval jen kusou úpravu pojistných smluv. ABGB řadí pojistné smlouvy do smluv odvážných, které definuje v § 1267 jako smlouvy, které slibují a přijímají naděje ještě nejistého prospěchu.¹⁹

Konkrétní úpravu, týkající se pojistné smlouvy najdeme pouze v pěti paragrafech (§ 1288 - 1292). Nicméně tato právní úprava již nadále nepostačuje, a proto se jí pojišťovny snaží nahradit vlastní cestou. Absentující právní úpravu proto pojišťovny nahrazují svými Všeobecnými pojistnými podmínkami, které platí stejně pro všechny jejich klienty. Na potřebu individuálních potřeb svých klientů reagují prostřednictvím zvláštních ustanovení ve smlouvě. Stát na tuto mezeru v právních předpisech reaguje pojišťovacím regulativem z roku 1896, kterým stanovuje, že Všeobecné pojistné podmínky jednotlivých pojišťoven podléhají státnímu schválení a zároveň stanoví hlavní body, které mají obsahovat.²⁰

Na potřebu nové právní úpravy pojistné smlouvy se upozorňovalo na konci 19. století čím dál tím častěji. Od roku 1870 do počátku 20. století bylo pár tendencí o vytvoření nového zákona, ačkoli jednání vždy ztroskotala. Tak tomu bylo až do roku 1905, kdy vláda podala návrh nového zákona o smlouvě pojišťovací. Vzhledem k několika překážkám (mj. rozpuštění říšské rady roku 1911), finální podoba zákona o pojistné smlouvě nevznikla. Po začátku 1. světové války ovšem vyvstala nutnost tuto právní nejistotu urychleně vyřešit. Z tohoto důvodu vstoupila v platnost osnova justičního výboru z roku 1912, vydaná císařským nařízením roku 1915 jako Pojišťovací řád, který ovšem nebyl schválen parlamentem. Koncem roku 1917 parlament odsouhlasil až návrh zákona o pojišťovací smlouvě, který byl koncipován podle pojišťovacího řádu. Jelikož se nabytí účinnosti některých částí pojišťovacího řádu a zákona o pojistné smlouvě překrývaly, vstoupil v platnost pouze

¹⁸ MARVAN, M., PATOPRSTÝ, J. a kol. *Dějiny pojišťovnictví v Československu: 1. díl – Dějiny pojišťovnictví v Československu do roku 1918*. Praha: vydavatelství a nakladatelství Novinář, 1989, s. 42-50

¹⁹ Rakouský občanský zákoník ABGB z roku 1811. Dostupné na www.beck-online.cz

²⁰ SCHELLE, K., HRADEC, M. *Historie právní úpravy pojišťovnictví*. Praha: Eurolex Bohemia, 2006, s. 31-34

zákon o pojistné smlouvě, který derogoval ustanovení pojišťovacího řádu, která měla vstoupit v účinnost ve stejnou dobu, popř. už účinná byla.²¹

Po vzniku Československé republiky byla na základě recepční normy přejata právní úprava z Rakouska-Uherska, především pak zákon o pojistné smlouvě. V nově vzniklé republice působilo 18 pojišťoven, ze kterých byla velká část zahraničních. Ve snaze zajistit nároky jejich klientů bylo cizozemským pojišťovnám nařízeno ustanovit si zde zastoupení. V zájmu pojištěných postupně docházelo k převádění pojištění od cizozemských pojišťoven na pojišťovny domácí.²²

2.2.2. Vývoj pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla

V průběhu dvacátých let 19. století dochází k rozvoji automobilového průmyslu a po ulicích začíná jezdit čím dál tím větší množství motorových vozidel. To s sebou přináší i potřebu právní regulace. Do té doby byly nároky poškozených osob zajištěny pouze právní úpravou v předpisu o ručení za škody z provozování jízdních silostrojů (automobilů) z roku 1908. Pozornosti neunikli především provozovatelé autodrožek, jimž byla stanovena povinnost nechat se pojistit. Bez pojištění nebyli poskytovatelé těchto služeb oprávněni k provozování této činnosti, jelikož jim nebyla vydána koncese. Roku 1932 byl vydán zákon o dopravě motorovými vozidly, jenž prostřednictvím nařízení vlády stanovuje výši pojistných částek pro každý druh motorových vozidel.²³

Roku 1935 byl vydán tzv. velký automobilový zákon, který nařizoval držitelé motorového vozidla zapsaného v rejstříku, pojistit sebe i jinou osobu, která toto vozidlo provozovala. Zároveň tento zákon stanovil povinnost pojišťovnám, u nichž se držitelé motorových vozidel pojistili, vydat potvrzení o částce, na kterou jsou pojištěni, a uvést dobu, na jakou jsou pojištěni. Řidiči museli mít toto potvrzení při řízení u sebe, jinak se vystavovali riziku spáchání přestupku. Pokud držitel motorového vozidla nesplnil povinnost a nenechal se pojistit, byla mu uložena pokuta, která plynula do Fondu pro podporu při úrazech motorovými vozidly.²⁴

²¹ SCHELLE, K., HRADEC, M. *Historie právní úpravy pojišťovnictví*. Praha: Eurolex Bohemia, 2006, s. 37-40

²² MARVAN, M., CHALOUPECKÝ, J. *Dějiny pojišťovnictví v Československu: 2. díl – Dějiny pojišťovnictví v Československu (1918-1945)*. Bratislava: Alfa Konti, 1993, s. 9, 86

²³ SCHELLE, K., HRADEC, M. *Historie právní úpravy pojišťovnictví*. Praha: Eurolex Bohemia, 2006, s. 82,83

²⁴ MARVAN, M., CHALOUPECKÝ, J. *Dějiny pojišťovnictví v Československu: 2. díl – Dějiny pojišťovnictví v Československu (1918-1945)*. Bratislava: Alfa Konti, 1993, s. 275-278

Únor 1948 znamenal velké změny v celém našem státě, které se samozřejmě nevyhnuly ani pojištění. Od této doby byl oproti poválečným létům zaznamenán velký nárůst zájmu občanů o pojištění motorových vozidel. Pojištění se v této době dělilo na zákonné pojištění motorových vozidel a pojištění pro případ poškození, zničení nebo odcizení motorového vozidla („havarijní pojištění“). Důležité je poznamenat, že po únoru 1948 byly vydány dvě klíčové právní normy v oblasti celého pojišťovnictví. V první řadě to byla vyhláška ministra financí č. 977, o sloučení pojišťoven, národních podniků ze dne 25. května 1948, která rozhodla o sloučení čtyř dosud fungujících soukromých pojišťoven s Československou pojišťovnou, národním podnikem a jejich následném zániku bez likvidace, přičemž všechna jejich práva a povinnosti přešly univerzální sukcesí na jedinou fungující, státní pojišťovnu. Stejněho dne byla vydána i druhá vyhláška ministra financí, navazující na předchozí, č. 978, která vyhlásila stanovy Československé pojišťovny, národního podniku.²⁵

Klíčovým rokem pro současnou právní úpravu pojištění odpovědnosti z provozu vozidla byl rok 1999. V roce 1999 již byly několik let opět pojišťovny navraceny do rukou soukromých vlastníků a řada z nich tento druh pojištění poskytovala, tudíž vlastník vozidla mohl vybírat mezi několika pojišťovnami tu, která mu nejvíce vyhovuje svými podmínkami. Zásadním zákonem z tohoto roku, který je platný dodnes, je zákon č. 168/1999 Sb. Tento zákon je v mnoha ohledech přelomový. Samozřejmě se musel přizpůsobit tak, aby mohl platit i v dnešní době, proto se k němu vydávaly prováděcí vyhlášky, které reagovaly na aktuální dění. Stejně tak byl zákon téměř každým rokem novelizován, poslední novelizace proběhla roku 2017, s účinností od 1. 1. 2018.²⁶

Velkými změnami si zákon procházel v souvislosti s očekávaným vstupem České republiky do Evropské unie. Tím pádem se tento zákon musel přizpůsobovat motorovým směrnici vydávaných EU, čímž se měnily například limity pojistného plnění. Vzhledem k velkému množství změn, které tento zákon za posledních 20 let zaznamenal, není možné, abych zde uvedl všechny z nich, tedy se v krátkosti pokusím uvést alespoň ty nejvýznamnější. Hned s účinností tohoto zákona byla zřízena Česká kancelář pojistitelů, kterou se budu podrobněji zabývat v následujících kapitolách.

²⁵ MARVAN, M., CHALOUPECKÝ, J. *Dějiny pojišťovnictví v Československu: 3. díl – Dějiny pojišťovnictví v Československu (1945-1992)*. Česká pojišťovna, a. s., 1997, s. 105, 106, 133

²⁶ Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů

Za důležitý přínos tohoto zákona považují také to, že s jeho účinností se zavedl nárok na náhradu škody přímo vůči pojistiteli, nikoliv vůči pojištěnému (škůdci). Zákon samozřejmě zachovává již ustálenou úpravu z hlediska provozování vozidel, kdy stanovuje povinnost provozovat vozidlo pouze za předpokladu, že je dané vozidlo pojištěno podle tohoto zákona. Zákon přidává i výčet vozidel, na která se tato povinnost vztahuje, přičemž tuto povinnost má splnit vlastník nebo spoluvlastník vozidla. Nadále platí také povinnost mít u sebe za jízdy doklad o pojištění („zelenou kartu“). Upravují se také náležitosti dokladu o hraničním pojištění a územní rozsah pojištění. Na závěr je snad třeba jen zmínit, že se vznikem České kanceláře pojistitelů (dále jen „ČKP“) je pojišťovněm stanovena povinnost platit příspěvky do jejího fondu, ze kterého jsou vypláceny náhrady škod vozidel, které nejsou pojištěny.²⁷

2.3. Náhrada škody obecně

Náhrada škody byla novým občanským zákoníkem (dále jen NOZ) oproti předešlé úpravě značně rozvinuta a byly také přidány některé další zvláštní druhy odpovědnosti, s nimiž se pojí specifické případy náhrady škody. Jedná se mimo jiné o škodu způsobenou zvířetem a škodu způsobenou informací nebo radou. Rozdílem oproti předešlé úpravě je nejen obširnější úprava, ale také to, že NOZ tuto úpravu situuje do jednoho předpisu, kterým je on sám, vyjma jednotlivých institutů jako například upravení náhrady škody zaměstnancem vůči zaměstnavateli, jehož úprava je ponechána i nadále v Zákoníku práce. V předchozí právní úpravě byla úprava náhrady škody značně roztříštěná, přičemž její značná část byla upravena Obchodním zákoníkem.²⁸

NOZ upravuje náhradu majetkové a nemajetkové újmy v paragrafech 2894 - 2971. Velice důležité je hned na začátku říci, že používá-li NOZ termín „náhrada škody“, poukazuje se vždy výlučně na majetkovou újmu, nikoliv újmu nemajetkovou. Za pomoci zákonné terminologie je tak od sebe zcela flagrantně rozlišena majetková a nemajetková újma. S institutem náhrady škody se v dnešní době můžeme setkat téměř ve všech odvětvích práva. Vyskytuje se jak v právu veřejném, kde se s ní setkáme v právu trestním, správním i finančním (např. odpovědnost za škodu způsobenou při výkonu veřejné moci rozhodnutím nebo

²⁷ HRADEC, M., KŘIVOHLÁVEK, V., ZÁRYBNICKÁ, J. *Pojištění a pojišťovnictví*. Praha: Vysoká škola finanční a správní, 2005, s. 63-65

²⁸ ACHOUR, G., PELIKÁN, M. *Náhrada škody a nemajetkové újmy v občanskoprávních a obchodních vztazích*. Ostrava: Key Publishing, 2015, s. 165

nesprávným úředním postupem), tak především v právu soukromém, kde hraje významnou roli a poskytuje občanům velkou míru právní jistoty.

NOZ řadí náhradu škody pod hlavu třetí, která upravuje závazky z deliktů. Tyto závazky se zakládají zvláštním odpovědnostním vztahem mezi škůdcem a poškozeným. Škůdcem je v tomto případě ten, kdo újmu způsobil a poškozeným je ten, jemuž újma vznikla. Náhrada škody je důsledkem porušení primární povinnosti a nastupuje jako povinnost sekundární. To ovšem neznamená, že škůdce je oné primární povinnosti zproštěn, pouze k této primární povinnosti následně přistupuje povinnost nahradit škodu. Deliktem pro tyto účely rozumíme protiprávní čin, spočívající v porušení práva nebo jím stanovené povinnosti. Tato povinnost může být založena zákonem, smlouvou nebo také dobrými mravy. Mezi vznikem újmy a porušením povinnosti musí nakonec existovat také příčinná souvislost, tedy aby porušení povinnosti bezprostředně vedlo ke vzniku škody.²⁹

Škůdcem může být každá fyzická nebo právnická osoba, která má vznik škody na svědomí a odpovídá za ni, tím pádem je povinna k náhradě této škody. Jestliže je škůdcem právnická osoba, je třeba se řídit podle § 167 NOZ, v němž se stanoví, že právnickou osobu zavazuje protiprávní čin, jehož se dopustil zaměstnanec nebo člen voleného orgánu při plnění úkolů. Škůdce je povinen nahradit pouze škodu, kterou zavinil. Jedná se o jediný subjektivní aspekt odpovědnosti za škodu či nemajetkovou újmu. Zákon však stanoví zvláštní případy, kdy škůdce hradí škodu bez ohledu na jeho zavinění, jako je tomu například u porušení smluvní povinnosti nebo právě u škody způsobené provozem vozidla. Zatímco taková je právní úprava týkající se majetkové újmy, tu nemajetkovou škůdce platí pouze tehdy, byla-li výslovně ujednána, nebo stanoví-li to zvláštní zákon.³⁰

Nyní se zaměřím na jeden ze stěžejních bodů konstrukce odpovědnosti za škodu, a tou je samotná majetková újma. Jedná se o klíčový pojem dnešní právní úpravy. Zatímco starší občanský zákoník z roku 1964 používal pojem „škoda“, který byl považován za obsahově užší pojem, NOZ již používá pojmu újma, jakožto pojem, pod který spadá pojem škoda. Újmou se tak rozumí každá ztráta, materiální či imateriální, která poškozenému vznikla, přičemž materiální (majetkovou) újmu

²⁹ KOBLIHA, I., ELISCHER, D., HOCHMAN, J., et al. *Náhrada škody podle občanského a obchodního zákoníku, zákoníku práce, v oblasti průmyslového vlastnictví a podle autorského práva: praktická příručka*. Praha: Leges, 2012, s. 10

³⁰ ACHOUR, G., PELIKÁN, M. *Náhrada škody a nemajetkové újmy v občanskoprávních a obchodních vztazích*. Ostrava: Key Publishing, 2015, s. 60

nazýváme škodou. Často je tak škůdce povinen odčinit nejen přesně vyčíslitelnou majetkovou újmu, ale často k této náhradě přistoupí i újma nemajetková.

Co se týče majetkové újmy, jedná se o škodu na jmění poškozeného. Škodu můžeme chápat ve smyslu skutečné škody (tedy jako hodnotu, o kterou se snížilo jmění poškozeného v souvislosti se škodní událostí), nebo kterou se naopak rozšířily jeho dluhy. Dále ji lze také chápat jako ušlý zisk, kterého by poškozený dosáhl, kdyby k takové události nedošlo. Ukázkovým příkladem je ranní cesta autem zaměstnance (poškozeného) do práce, kdy v důsledku škodní události nestihne začátek ranní směny či není schopen vykonávat práci třeba i několik dní. V tom případě se nahradí ten ušlý zisk, jenž poškozený prokáže, s odečtením nákladů, které by musel na tento zisk vynaložit. Samozřejmě se musí jednat o reálnou hodnotu případného nabytého jmění, jejíž hodnotu musí poškozený prokázat. Takové prokazování bývá v praxi velmi složité, nicméně poškozeným podnikatelům mohou dobře posloužit faktury, u zaměstnanců se obvykle platí jejich paušální mzda stanovená zaměstnavatelem.³¹

Jedná-li se o újmu nemajetkovou, bavíme se především o újmě na osobnostních právech (pověst osoby) nebo na osobě samotné, tedy na integritě člověka (újma na zdraví). U nemajetkové újmy je vždy těžké určit výši náhrady, jelikož neexistuje žádná objektivní cesta, jak ji vyčíslit. Nepomůže nám zde žádný znalecký posudek, ačkoliv právě ty jsou mnohdy jedinou spolehlivější cestou, jak náhradu alespoň přibližně vyčíslit.³²

Stanovení výše náhrady nemajetkové újmy tak ve velké části náleží právě soudům, které o ní rozhodují. Přihlížejí tak přitom zejména na intenzitu daného zásahu do osobnostních práv poškozeného nebo na míru dopadu takové události na jeho osobu. Tato úprava nám naznačuje, že se tedy bude zkoumat a posuzovat psychický stav poškozeného a bude se hledět, do jaké míry mu zásah narušil psychickou rovnováhu. V některých případech může být imateriální újma těsně spojená s újmu majetkovou, jelikož se občas setkáváme s tím, že někteří poškození po utrpení šoku nebyli schopni vykonávat práci.³³

³¹ NOVOTNÝ, P., KOUKAL, P., ZAHOŘOVÁ, E. *Nový občanský zákoník*. Praha: Grada, 2014, s. 18, 19

³² NEDBÁLEK, K. *Újma, škoda v ČR a SR, Praktický nástin výpočtu: monografie*. Slušovice: Monument, 2017, s. 21, 22

³³ NOVOTNÝ, P., KOUKAL, P., ZAHOŘOVÁ, E. *Nový občanský zákoník*. Praha: Grada, 2014, s. 20

Aby mohl poškozený uplatnit svůj nárok na ušlý zisk, není zapotřebí, aby vznikla skutečná škoda. Může uplatnit jen tento nárok, bez existence skutečné škody, jelikož nárok na ušlý zisk není se skutečnou škodou spjat. Stejně tak to platí i naopak, kdy nárok na náhradu skutečné škody můžeme uplatnit i bez nároku na ušlý zisk.

Dále se v NOZ setkáváme s pojmem „cena zvláštní obliby“. Jedná se o takovou věc, jejíž hodnota je určována zejména citových vztahem poškozeného k takové věci. V každém případě by takováto věc neměla objektivní hodnotu ani zdaleka takovou, jakou jí může soud přiřknout na základě citové fixace poškozeného k takové věci. Avšak zákon na takovéto předměty pamatuje právě stanovením ceny zvláštní obliby. Jedná se o předměty, které mají pro poškozeného velkou osobní hodnotu, ačkoliv reálně jejich hodnota může být zanedbatelná. Jedná se zejména o předměty, jež nám zůstaly po našich předcích nebo k nimž jsme si v našem životě vytvořili velmi pevný vztah, přičemž se nemusí jednat ani o starožitnosti.³⁴

Tato cena zvláštní obliby je samozřejmě velmi komplikovaným institutem a není snadné určit její výši, naštěstí se takové stanovování ceny neděje příliš často, jelikož zákon výslovně uvádí dva druhy jednání, jichž se musí škůdce dopustit, aby došlo ke zvláštní náhradě škody z hlediska ceny zvláštní obliby. Zákon definuje dva úmysly, z nichž škůdce musí jednat alespoň s jedním takovým. Jedná se o jednání škodolibé a jednání svévolné. Co se týče škodolibosti, bude tak jednat ten, kdo cíleně způsobí škodu na věci, o níž ví, že je pro poškozeného zvláště oblíbená a z této způsobené škody bude mít radost. Na druhou stranu u jednání svévolného se nejedná o cílené jednání, směřující ke škodě určitého předmětu. Často se jedná o způsobení škody bez nějakého konkrétního důvodu.³⁵

³⁴ ACHOUR, G., PELIKÁN, M. *Náhrada škody a nemajetkové újmy v občanskoprávních a obchodních vztazích*. Ostrava: Key Publishing, 2015, s. 108, 109

³⁵ ACHOUR, G., PELIKÁN, M. *Náhrada škody a nemajetkové újmy v občanskoprávních a obchodních vztazích*. Ostrava: Key Publishing, 2015, s. 108, 109

3. Způsob a náhrada škody

V této kapitole se budu věnovat definici způsobu a samotnému průběhu náhrady škody. Stanovení jejího rozsahu nechám na kapitole páté, kde budou rozebrány jednotlivé nároky poškozeného. Zatímco předchozí kapitola zmiňuje náhradu škody z obecného hlediska a její historickým vývojem, v této kapitole se zaměřím na náhradu škody přímo z provozu vozidla. Uvedu zde tedy některé zvláštnosti, které tato specifická náhrada škody vykazuje v porovnání s obecnou náhradou škody, a pokusím se dospět k jejímu srozumitelnému definování.

Za stěžejní nejdříve považuji vysvětlit, proč se v této práci nebudu zabývat pouze škodou (majetkovou újmou), tak jak ji NOZ definuje, ale budu se v širší souvislosti zabývat i újmou. Ač v samotném názvu této diplomové práce stojí pojem „škoda“, je nutné se z hlediska náhrady škody z provozu vozidla zabývat i nemajetkovou újmou. Vysvětlení této příčiny vyplývá ze samotného principu, jenž je jedním ze stěžejních principů aplikace práva. Jedná se o princip *lex specialis derogat generali*. Tento princip nám totiž říká, že zvláštní právní úprava má přednost před tou obecnou. Úprava v NOZ je tedy úpravou obecnou, takže speciální úprava zakotvená v zákoně č. 168/1999 Sb. před ní bude mít přednost. Takže ačkoliv NOZ definuje škodu pouze jako majetkovou újmu, v našem případě budeme používat výčet všech nároků v § 6 zákona č. 168/1999 Sb., podle kterého se odškodňují i nemajetkové újmy, tedy de facto předmětem mé práce bude náhrada újmy jako takové, nikoli jen škody.

3.1. Způsob náhrady škody

NOZ přišel z pohledu způsobu náhrady škody se zásadním průlomem do staré právní úpravy, když stanovil, že primárně se škoda nahradí uvedením v předešlý stav.³⁶ To znamenalo obrat v této problematice, protože až do účinnosti NOZ se škoda nahrazovala v penězích, nepožádal-li poškozený o to, aby se mu škoda nahradila navrácením v předešlý stav, bylo-li to možné a účelné.³⁷ Samozřejmě se i dnes hojně využívá náhrada škody prostřednictvím peněz, ovšem pouze za předpokladu, kdy o to poškozený požádá a škodu není dobře možné nahradit naturální restitucí, tj. uvedením věci v předešlý stav. Tento postup ovšem platí pouze u náhrady škody, tedy majetkové újmy. U nemajetkové újmy se

³⁶ Ust. §2951 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník

³⁷ Ust. § 442 odst. 2 zákona č. 40/1964, občanský zákoník

poskytne přiměřené zadostiučinění v penězích, jelikož se v drtivé většině případů nenaskytne způsob, který by dostatečně účinně odčinil způsobenou újmu.³⁸

3.2. Náhrada škody z povinného ručení

Podle příslušného právního předpisu má každé vozidlo jezdící po českých silnicích ze zákona povinnost mít sjednané povinné ručení.³⁹ Povinné ručení je zde od toho, aby chránilo vozidla ostatních proti škodě, kterou způsobíme provozem vlastního vozidla. Takové pojištění se ovšem nevztahuje na naše vozidlo, pro pojištění našeho vozidla si musíme sjednat pojištění havarijní. Pojištění odpovědnosti spočívá v tom, že pojišťuji sám sebe, tudíž jako toho, na jehož odpovědnost za újmu se pojištění vztahuje.⁴⁰

Pokud se bavíme o samotném procesu náhrady škody, i v tomto ohledu musela projít právní úprava za účinnosti předešlého občanského zákoníku z roku 1964 velkými změnami. Soudy totiž za účinnosti předešlého občanského zákoníku vypracovaly velmi pochybnou koncepci náhrady skutečné škody, která se tak často stávala pro poškozeného nedosažitelnou z důvodu nedostatku finančních prostředků. Pokud se tedy bavíme o vzniku skutečné škody, resp. o přesném momentu, kdy skutečná škoda vznikne, bylo to podle OZ tím, kdy poškozený fakticky vynaložil určité náklady - zpravidla peněžní prostředky - na opravu věci (např. zaplacení opravy v autorizovaném servisu).

Tato koncepce totiž vyžadovala, aby poškozený skutečně musel zaplatit určitou částku, která, ač jeho vinou nemusela být vůbec způsobena, souvisela s odvrácením nepříznivých následků škodné události. Jedná se tedy o to, že poškozený musel chtět nechtě v důsledku škodné události vydat určitý finanční obnos, aby se náhrady škody dočkal. Teprve zaplacením určitého dluhu totiž vzniklo právo na náhradu škody. Tato koncepce byla v mnoha ohledech velmi zastaralá a primitivní, jelikož se velmi snadno mohla vyskytnout situace, kdy poškozený „nedosáhl“ na náhradu škody právě z toho důvodu, že jednoduše neměl finanční prostředky na pokrytí nákladů škody, kterou nezpůsobil. OZ tak za onen „úbytek majetkových hodnot“ považoval vydání finančního obnosu, avšak vůbec se nestaral o to, že k tomuto úbytku došlo již v momentě škodní události, jako

³⁸ Ust. §2951 odst. 2 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník

³⁹ Ust. § 1 odst. 2, písm. b) zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů

⁴⁰ JANDOVIČ, L., VOJTEK, P. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Komentář. 1. vydání.* Praha: C. H. Beck, 2012, s. 8,9

například při srážce vozidel, kdy je v důsledku takové události majetková hodnota těchto vozů zpravidla snížena. NOZ tuto koncepci opustil a zavedl nové instituty, které chrání poškozeného. Ačkoliv je i v dnešní době v praxi uplatněn princip, že veškeré náklady spojené s opravou věci, která byla znehodnocena vlivem škodní události, si hradí sám poškozený a následně dochází k požadování náhrady škody po škůdci, je zde v dnešní době i možnost požadovat po škůdci zproštění dluhu, který by jinak vznikl poškozenému. Poškozený je tedy oprávněn požadovat po škůdci převzetí dluhu, nemusí tedy napřed vydávat žádný finanční obnos, skutečná škoda mu vzniká již při škodní události.⁴¹

3.2.1. Postup při náhradě škody

Co se týče postupu při náhradě škody z povinného ručení, je přesně dáno, jak tuto náhradu získat. Nejdříve je třeba zdůraznit, že náhrada škody nám bude vyplácena prostřednictvím pojišťovny škůdce, u které má své vozidlo pojištěno. Průběh je takový, že jakmile je způsobena dopravní nehoda, je zapotřebí zavolat policii, nebo při menších škodách se stačí s viníkem nehody domluvit. V prvním momentě je nutné si s viníkem vyměnit tzv. zelené karty, abychom věděli, na jakou pojišťovnu se obrátit. Poté je nutné zadokumentovat rozsah poškození vozidla, které provádí zpravidla technik pojišťovny viníka, která bude následně náhradu škody hradit. Když technik škodu zadokumentuje a stanoví přibližný odhad náhrady škody, poškozený si vybere autoservis, kterému zadá opravu vozidla. Pokud se k vozidlu technik nedostane dříve, než je opraveno, bývá to častým rozporem z hlediska výše plnění pojišťovny. Té obvykle musí stačit fotodokumentace pořízená bezprostředně po nehodě, či posudek znalce, ale bývá to častým důvodem pro krácení pojistného plnění. Když se technik dostane k vozidlu, pořídí jeho fotodokumentaci a zapíše poškození, které uvede poškozený.⁴²

V tomto bodě nastává mnoho způsobů, jak se s takovou škodou vypořádat, respektive jak ji nahradit. Máme hned několik možností, mezi kterými si poškozený může vybrat. Prvním způsobem (a tím nejčastějším) je situace, kdy zadáme autoservisu opravu vozidla a po jejím dokončení je nám servisem vystavena faktura, kterou zaplatíme a následně nárokuje náhradu škody po příslušné pojišťovně, od níž je nám vyplacena v takovém rozsahu, v jakém byla oprava provedena

⁴¹ ČECH, P. *Náhrada škody dle nového občanského zákoníku*. Dostupné na www.glatzova.com

⁴² BERAN, T. *Dopravní nehody: právní rádce pro každého řidiče*. Brno: Computer Press, 2007, s. 31-34

v souvislosti s dopravní nehodou. Existuje ovšem i možnost, kdy poškozený nemusí hradit autoservisu tuto fakturu, a to sice v případě, kdy je mu od pojišťovny vystaven tzv. krycí dopis.

Tímto dopisem se poškozený může vyhnout hrazení velkého množství peněz za opravu auta, na které by případně ani nemusel mít. Krycí dopis je formulář, ve kterém poškozený požaduje po pojišťovně zaslat pojistné plnění na účet servisu po předložení faktury, kterou následně kontroluje likvidátor pojišťovny s tím, že případný rozdíl uhradí sám poškozený. Tento rozdíl může spočívat již ve dřívějším poškození vozidla. Krycí dopis je možné aplikovat i na škody v rámci havarijního pojištění, avšak povinnost akceptovat ho mají pouze smluvní autoservisy dané pojišťovny, která úhradu provede.⁴³

Dalším způsobem nahrazení škody pojišťovnou je likvidace rozpočtem nákladů za opravu. Tento způsob je tím nejrychlejším a nejsnadnějším. Jedná se o to, že nedojde k opravě vozidla v autoservisu, tedy není předložena žádná faktura, a tak je škoda nahrazena pouze na základě stanovení rozsahu poškození technikem a příslušná částka je poté vyplacena poškozenému. Následně už je jen na poškozeném, co s takovou částkou udělá. Poškozený například nemusí takové vozidlo ani opravovat a může ho rozprodat na díly nebo vozidlo není ani poškozené do takové míry, aby bylo nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích dle příslušného zákona, a na opravu vozidla je tak dost času. Likvidace škody může být provedena i oběma těmito způsoby zároveň, a to třeba v případě, kdy je poškozený sám automechanikem a rozhodne se, že si vozidlo opraví sám. V takovém případě předloží pojišťovně účet za práci.⁴⁴

Poslední dva způsoby likvidace škody jsou takřka totožné, liší se pouze v drobnostech a v tom, jak ke vzniku škody došlo. Prvním způsobem je situace, kdy se likviduje totální škoda, tedy že vozidlo již nelze opravit anebo by jeho oprava stála více, než jakou mělo před nehodou cenu a v takovém případě pojišťovna odmítne nahradit tu část ceny, která převyšuje skutečnou škodu na vozidle. V případě totální škody se od obecné ceny vozidla odečtou použitelné zbytky vozidla a poškozenému je vyplaceno pojistné plnění.⁴⁵

⁴³ Allianz [online] © Allianz 2019. Dostupné z <https://www.allianz.cz>

⁴⁴ BERAN, T. *Dopravní nehody: právní rádce pro každého řidiče*. Brno: Computer Press, 2007, s. 33

⁴⁵ BERAN, T. *Dopravní nehody: právní rádce pro každého řidiče*. Brno: Computer Press, 2007, s. 43,44

Vozidlo, jehož náklady na opravu přesáhnou obecnou cenu, je pojišťovnou vloženo do internetové aukce. Mezi subjekty je formou aukce stanovena cena, jenž se rovná hodnotě maximální nabídky. Cena je nabídnuta poškozenému, on si může vozidlo nechat a cenu vraku mu odečtou, anebo to prodá subjektu (většinou autobazaru), který nabídl nejvyšší cenu. Na toto rozhodnutí je stanovena lhůta, do kdy musí kontaktovat autobazar. Dokud se nerozhodne o prodeji, zůstává mu vrak vozidla v jeho majetkové sféře.⁴⁶

Jestliže je dokončen proces stanovení částky, která bude poškozenému vyplacena, je následně nutné prokázat pojišťovně nárok na pojistné plnění. Tento nárok spočívá v prokázání toho, že dopravní nehodu skutečně zavinil daný klient této pojišťovny, a protože se pohybujeme v oblasti povinného ručení, a ne v oblasti havarijního pojištění, pojistné plnění nemůže být bez prokázání tohoto nároku vyplaceno. Daný nárok nejlépe prokážeme policejním protokolem o dopravní nehodě nebo pravomocným rozhodnutím obecního úřadu nebo soudu o přestupku nebo trestném činu. Tato rozhodnutí v sobě skýtají odpověď na otázku, kdo je viníkem nehody. Výše takového nároku se prokazuje fakturou od autoservisu či rozpočtem stanoveným od likvidátora pojišťovny.⁴⁷

Po prokázání nároku přichází na řadu vyplacení pojistného plnění. Dle zákona o pojištění odpovědnosti má pojišťovna povinnost poskytnout pojistné plnění nejpozději do 15 dnů od skončení šetření pojistné události. Takové šetření je pojistitel povinen provést bez zbytečného odkladu, nejpozději však do 3 měsíců od nahlášení pojistné události. Pokud pojišťovna krátí plnění nebo ho odmítá vyplatit, je povinna ve stejné lhůtě informovat poškozeného.⁴⁸

3.2.2. *Specifické případy náhrady škody*

Výše byly uvedeny dva hlavní způsoby náhrady škody, které směřovaly vůči viníkovi nehody, respektive vůči jeho pojišťovně. Jsou ale i jiné případy, kdy náhradu škody z pojištění odpovědnosti z provozu vozidla lze nárokovat i proti jiným osobám, než jsou pojišťovny ve formě právnických osob. Náhradu škody lze například požadovat přímo proti viníkovi, pokud nad rámec svého krytí

⁴⁶ JANDOVÁ, L., VOJTEK, P. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Komentář. 1. vydání.* Praha: C. H. Beck, 2012, s. 113-116

⁴⁷ BERAN, T. *Dopravní nehody: právní rádce pro každého řidiče.* Brno: Computer Press, 2007, s. 34

⁴⁸ Ust. § 9 odst. 2, 3 zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů

z povinného ručení způsobí další škody, na které se povinné ručení nevztahuje. Může se například jednat o náklady právního zastoupení, které není pojišťovna povinna krýt, jestliže to není podle zákona v souvislosti s prodlením při šetření pojistné události nebo o náhrady při usmrcení z hlediska institutu ochrany osobnosti anebo uplatnění odpovědnosti na náhradu škody po vlastníkově pozemní komunikace.⁴⁹

3.2.2.1. Česká kancelář pojistitelů

Česká kancelář pojistitelů je právnická osoba, jenž je profesní organizací sdružující pojišťovny, které mají oprávnění k provozování pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla od ministerstva financí. Sídlem ČKP je Praha. Pojišťovně v ČKP vzniká členství ode dne obdržení licence k provozování povinného ručení na území ČR. Činnost ČKP podléhá státnímu dozoru a účetní uzávěrku ověřuje auditor. ČKP spravuje vyjma Garančního fondu, o kterém bude řeč v následujícím bodě, také fond zábrany škody, který vznikl roku 2014 a pojišťovny do něj odvádí 3 % z přijatého pojistného na povinném ručení každý rok, které slouží k úhradě nákladů na prostředky potřebné pro činnost složek integrovaného záchranného systému, z nich jde nejméně 60 % hasičskému záchrannému sboru, včetně dobrovolných hasičů.⁵⁰

ČKP dále provozuje hraniční pojištění, které si sjednává každý řidič vozidla ze zahraničí, který nemá naše povinné ručení, na sjednanou dobu provozu jeho vozidla na našem území. ČKP provozuje i informační středisko, které shromažďuje informace o povinném ručení vozidel a umožňuje vyhledávání škodních zástupců českých pojistitelů v zahraničí nebo zahraničních pojistitelů v ČR. Toto ovšem platí pouze pro země Evropského hospodářského prostoru. ČKP také uzavírá dohody s kanceláři pojistitelů ze zahraničí, předává data Centrálnímu registru vozidel a spolupracuje se státními orgány, zejména se správními orgány, kterým předává informace o nepojištěných vozidlech na území ČR.⁵¹

⁴⁹ BERAN, T. *Dopravní nehody: právní rádce pro každého řidiče*. Brno: Computer Press, 2007, s. 65-68

⁵⁰ HRADEC, M., KŘIVOHLÁVEK, V., ZÁRYBNICKÁ, J. *Pojištění a pojišťovnictví*. Praha: Vysoká škola finanční a správní, 2005, s. 66

⁵¹ Ust. § 18, 18a zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů

3.2.2.2. Plnění z Garančního fondu ČKP

Garanční fond slouží k úhradě specifických škod, které nemůže platit žádná z pojišťoven anebo je daná pojišťovna není schopná zaplatit. Jedná se především o škodu způsobenou vozidly, které nemají povinné ručení nebo o nezjištěná vozidla neznámých osob. Prostředky do Garančního fondu plynou jednak z pojistného přijatého na hraničním pojištění, jednak od samotných pojistitelů za přijaté pojistné z povinného ručení a v neposlední řadě také ve formě tzv. příspěvků, které jsou povinni platit společně vlastníci a provozovatelé vozidel, kteří porušili povinnost nechat pojistit své vozidlo podle zákona. Tento příspěvek odvádějí za každý den, kdy není auto pojištěné z odpovědnosti za škodu a ČKP na nich tyto příspěvky vymáhá. Výše příspěvků se řídí podle vyhlášky ministerstva financí a vlastníci či provozovatelé vozidel jsou povinni platit ho od 1. 1. 2017. Není přitom rozhodné, zdali mají vozidlo zaparkované v garáži a nejezdí s ním, příspěvek se platí za každé nepojištěné auto, dokud nebude vyřazeno z Centrálního registru vozidel. Ceny za každý den, kdy není vozidlo pojištěno, se u osobních automobilů pohybují v rozmezí mezi 30 a 93 Kč, podle „objemu motoru“.⁵²

Zákon přesně vymezuje případy, kdy dojde k plnění z finančních prostředků Garančního fondu. Jak již bylo řečeno, jedná se především o situaci, kdy újmu způsobí nezjištěné vozidlo nezjištěné osoby, v případě, kdy se zjistí, že osoba není pojištěná, dále pokud je pojistitel viníka autonehody v úpadku a není tak pro tuto skutečnost s to zaplatit náhradu a pokud je újma způsobena provozem cizozemského vozidla na území ČR, ať už má povinnost uzavřít hraniční pojištění, či nikoliv.⁵³

Dalším případem, kdy se setkáváme s plněním z Garančního fondu, je institut tzv. náhradního plnění, který je odlišný od plnění podle § 24 zákona o POV. Je zde pár odlišností oproti běžnému plnění z fondu, zejména je nutné, aby poškozený adresoval ČKP písemnou žádost o náhradní plnění. Následně poté má ČKP dva měsíce na to, aby se rozhodla, jak s žádostí naloží - může ji schválit a poskytnout poškozenému náhradní plnění, nebo mu oznámí, z jakých důvodů jeho žádost odmítla či proč snížila požadované plnění. Poškozený má samozřejmě nárok pouze na jedno plnění, tudíž jestliže požádá ČKP o náhradní plnění, ta bezodkladně informuje jeho pojistitele. Současně je stanoveno, že poškozený nemá nárok na

⁵² Česká kancelář pojistitelů, [online]. Dostupné na <https://www.ckp.cz>

⁵³ Ust. § 24 odst. 2 zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů

náhradní plnění z Garančního fondu, jestliže již předložil žádost náhradu újmy přímo pojistiteli nebo pokud už bylo v dané věci zahájeno občanské soudní řízení.⁵⁴

Náhradní plnění se poskytuje pouze v případech a těm poškozeným, které by se jinak svého nároku na náhradu škody nedovolali, či pokud by to pro ně bylo zvláště složité, zejména vzhledem k zahraničnímu prvku dané věci. Děje se tak především v případech, kdy je poškozenému způsobena újma vozidlem z jiné země či je mu újma způsobena v jiném členském státě a nepodaří se mu zjistit, jaké vozidlo ji způsobilo nebo která pojišťovna je povinnou k vyplacení náhrady. Proto existují Garanční fondy jednotlivých států EU, jež si vzájemně nárokují částky vyplacené na náhradních plněních svým státním příslušníkům po garančních fondech jiného státu, jehož pojišťovna je v daném případě povinnou k náhradě.⁵⁵

⁵⁴ HRADEC, M., KŘIVOHLÁVEK, V., ZÁRYBNICKÁ, J. *Pojištění a pojišťovnictví*. Praha: Vysoká škola finanční a správní, 2005, s. 67

⁵⁵ JANDOVÁ, L., VOJTEK, P. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2012, s. 334-339

4. Pojem poškozeného

V této kapitole se budu zabývat poškozenou osobou, která je oprávněna požadovat náhradu újmy za jednání škůdce, nejdříve obecně z náhrady újmy jako takové a následně s přihlédnutím k některým zvláštnostem při pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Na začátek je důležité si vysvětlit, kdo je poškozeným. V první řadě poškozený není pojištěnou osobou, jak by se na první pohled mohlo zdát. V účastnickém vztahu totiž mezi pojištěným a pojistitelem nikde nefiguruje osoba poškozeného, neboť ta v tuto chvíli není známa a je pouze hypotetickou osobou. Poškozenou se tato osoba stává až vznikem škodné události, kterou je jí způsobena újma. Pojištění odpovědnosti je totiž takový typ pojištění, kdy se předpokládá, že se způsobí újma někomu jinému (poškozenému), tedy osobě, jenž je ve své podstatě existencí takového pojištění také dotčena, neboť na základě toho je jí následně vyplácena náhrada újmy.

Kdybychom měli poškozeného nejlépe definovat, museli bychom si vystačit s poměrně abstraktní definicí, že jde o osobu, které byla provozem vozidla způsobena újma a která má nárok na náhradu takovéto újmy, přičemž se nemusí jednat ani o osobu, která se zúčastnila dopravní nehody. V případě, když účastník nehody zemře, přecházejí nároky na náhradu újmy na jeho pozůstalé či osoby blízké. Stejně tak se odškodní osoba, která vynaložila účelné náklady na léčení či náklady spojené s pohřbem.⁵⁶

Co se týče náhrady škody při obecném pojištění odpovědnosti, platí, že pojištěný má nárok na to, aby za něj pojistitel v případě vzniku pojistné události nahradil poškozenému náhradu škody, popřípadě i jiné újmy. Nicméně jelikož není poškozený smluvní stranou takového vztahu, ani jejím účastníkem, ani osobou oprávněnou, kterou je také pojištěný, nemá nárok na vyplacení tohoto plnění po pojistiteli požadovat, není-li to ujednáno smlouvou nebo stanoveno zákonem. Přesto je v NOZ upraveno, že pojistitel vyplácí pojistné plnění nikoliv pojištěnému, jakožto oprávněné osobě z tohoto vztahu, ale poškozenému. Nemusí tomu tak být samozřejmě v případě, kdy pojištěný již sám poškozenému náhradu škody vyplatil, v tom případě může nárokovat vyplacení pojistného plnění pro sebe.⁵⁷

Nicméně tak je tomu v obecném pojištění odpovědnosti. U specifického typu, jakým je pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, je tomu jinak. Jelikož je

⁵⁶ JANDOVÁ, L., VOJTEK, P. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Komentář*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2019, s. 14-37

⁵⁷ Ust. § 2861 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník

tato úprava uvedena v NOZ, musí se podřídit speciální právní úpravě, která se nachází v zákoně o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, neboť tento zákon výslovně stanoví, že poškozený je aktivně legitimován k tomu, aby uplatnil svůj nárok na náhradu škody přímo u pojistitele pojištěného, nebo u ČKP, pokud se jedná o nárok, jehož specifika jsme si uvedli v minulé kapitole.⁵⁸ Touto speciální úpravou je výrazně posíleno postavení poškozeného, který nejenže se nemusí spoléhat na ochotu a spolupráci pojištěného při uplatňování nároku na náhradu škody poškozenému, ale je také oprávněn podat žalobu přímo proti pojistiteli, odmítá-li nárok uznat a poskytnout pojistné plnění. Je zřejmé, že poskytl-li náhradu škody pojistitel pojištěné osoby, je této povinnosti zproštěna pojištěná osoba.⁵⁹

Poškozený má při domáhání se odškodnění dvě možnosti. Buď se obrátí na pojišťovnu, aby mu poskytla pojistné plnění z pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, anebo se obrátí na pojištěného, aby mu nahradil újmu podle NOZ. Tyto dva nároky ovšem nejsou totožné a poškozený musí pamatovat na to, že pojišťovna mu může poskytnout pouze pojistné plnění ujednané na základě smlouvy s pojistníkem, nicméně se nejedná o náhradu škody ve smyslu toho, jak ji může požadovat po poškozeném. Pojišťovna tedy není povinna nahradit poškozenému veškerou újmu, zatímco při vznesení nároku na náhradu újmy vůči pojištěnému toto požadovat lze, jelikož ten je povinen plnit z každého důsledku, který s sebou pojistná událost přinesla.⁶⁰

Existují však situace, kdy poškozený na výběr nemá a s nárokem na náhradu újmy se musí obrátit přímo a pouze na pojištěného, jelikož pojistného plnění se od pojišťovny nedočká. Jedná se zejména o případy tzv. výluk z pojištění.⁶¹ V praxi se ale můžeme setkat i se situací, kdy je pojistitelem vyplacena náhrada újmy jen částečně a ve zbytku je poškozený odkázán na pojištěného.

Ačkoliv by ideálním případem byla úplná náhrada škody i újmy od pojišťovny, v praxi se tak často neděje, a ačkoliv by soudy měly dbát o co největší míru právní jistoty poškozených a co možná garanci jejich práv na pojistné plnění z povinného ručení od pojišťovny, i přesto se občas setkáme s případy, kdy soud dá

⁵⁸ Ust. § 9 odst. 1 zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů

⁵⁹ Rozsudek NS ze dne 12. 12. 2018, sp. zn. 23 Cdo 5969/2017. Dostupné na <https://www.beck-online.cz>

⁶⁰ JANDOVIČ, L., VOJTEK, P. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Komentář*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2019, s. 262-285

⁶¹ HRADEC, M., KRIVOHLÁVEK, V., ZÁRYBNICKÁ, J. *Pojištění a pojišťovnictví*. Praha: Vysoká škola finanční a správní, 2005, s. 68

pojišťovně zapravdu a poškozeného odkáže na uplatnění nároku náhrady újmy vůči pojištěnému. Stalo se tak například v rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR, které uvádí, že „*pojistné plnění poskytované z pojištění odpovědnosti z provozu vozidla není neomezené a nehradí se z něj veškeré újmy, které poškozenému v důsledku škodní události vznikly, ale pouze nároky taxativně vypočtené v § 6 odst. 2 zákona č. 168/1999 Sb.*“⁶²

4.1. Spoluzavinění poškozeného

Povinnost k náhradě újmy nemusí být samozřejmě založena pouze jednáním škůdce, nýbrž může dojít i k případu, kdy se poškozený určitým způsobem podílí na vzniku újmy, ať už tak činí zaviněným jednáním či nezaviněným. Dále se může jednat o případy, kdy poškozený nedodrží a neobstará preventivní opatření ve smyslu § 2900 NOZ a je tak za škody také částečně nebo i zcela odpovědný. Při náhradě škody tedy platí, že v části, v jaké škodu zavinil poškozený, je odpovědný a nese ji spolu se škůdcem. Škodu si také může poškozený zavinit výlučně sám, takže nepřipadá v úvahu náhrada škody od jiné osoby. Nicméně častějším případem je, když se poškozený na vzniku škody podílí poměrným zaviněním. Při stanovování spoluzavinění se přihlíží k okolnostem na straně poškozeného, které vedly ke vzniku škody a jako takové se mu přičítají jako jeho účast na škodě, přičemž nezáleží, jestli poškozený jednal zaviněně či nikoliv; škodu může nést samostatně dokonce i v případě, že jeho jednání nebylo protiprávní.⁶³

Co se týče povinnosti nahradit škodu škůdcem, ta se omezuje tím, v jaké části je přičtena škoda poškozenému. Jinými slovy: v rozsahu, v jakém si škodu poškozený způsobil sám, zaniká povinnost náhrady škody škůdci. Možným spoluzaviněním poškozeného se vždy soud zabývá i bez návrhu. Soud se v takovém případě snaží zjistit, jakou měrou byla škoda způsobena poškozeným a jakou měrou byla způsobena škůdcem. Tento postup se děje v případě, kdy jednají zaviněně, tedy se přihlíží k subjektivní odpovědnosti, tedy určení míry zavinění každého z nich.⁶⁴

Pokud se jedná o objektivní odpovědnost, kde není zapotřebí zavinění ke vzniku povinnosti hradit škodu, přihlíží se k tomu, jak která skutečnost vedla ke

⁶² Rozsudek Nejvyššího soudu České republiky č. j. 25 Cdo 2049/2018, ze dne 13. 12. 2018. Dostupné na <https://www.beck-online.cz>. Citováno dne 6. 12. 2019

⁶³ ACHOUR, G., PELIKÁN, M. *Náhrada škody a nemajetkové újmy v občanskoprávních a obchodních vztazích*. Ostrava: Key Publishing, 2015, s. 43

⁶⁴ ACHOUR, G., PELIKÁN, M. *Náhrada škody a nemajetkové újmy v občanskoprávních a obchodních vztazích*. Ostrava: Key Publishing, 2015, s. 44

vzniku škody a k jejímu rozsahu. U subjektivní odpovědnosti dále platí to, že způsobil-li jí škůdce úmyslně a poškozený se na ní podílel pouze nedbalostně, vylučuje to spoluzavinění poškozeného, neboť v takovém případě převládne úmyslné jednání škůdce.⁶⁵ V NOZ se stanovuje, že strana, která se na škodě podílela jen zanedbatelným způsobem, není povinna podílet se na náhradě škody a škoda se tak nedělí, jelikož prokazování takto zanedbatelné účasti na vzniku škody by neproporčně zvýšila a ztížila průběh procesu.⁶⁶

Pokud se jedná o povinnost poškozeného předcházet vzniku škody a činit preventivní možná opatření k vyhnutí se újmě ve smyslu § 2900 NOZ, pak jestliže tuto povinnost nedodrží, ponese náklady na náhradu škody z té části, v jakém si škodu sám způsobil nedodržením těchto preventivních opatření. Další způsob, jak se škůdce může vyhnout postihu a odpovědnosti k náhradě škody je ten, kdy poškozenému oznámí, že porušil právní povinnost a že by mu z toho mohla vzniknout újma. V takovém případě nemá poškozený právo na náhradu škody, které se mohl po oznámení vyhnout.⁶⁷

4.2. Třetí osoba

V první řadě bych chtěl podotknout, že třetí osoba nemusí v dopravní nehodě vystupovat výlučně jako osoba poškozená, často se stává i osobou, která se podílela na způsobení škody střetem provozů, případně se může do střetu zapojit kombinací obou, tedy v pozici poškozeného i škůdce. Zdaleka ne vždy se taková osoba musí do dopravní nehody osobně zapojit, někdy třeba může jít o situaci, kdy se automobil vyhýbá třetí osobě (např. cyklistovi) a způsobí tak škodu například na obecním majetku.

Pojem třetí osoby je v tomto pojetí opravdu velice různorodý a u velké části pojistných událostí také vystupují, ať už v jakémkoliv postavení. Často se setkáváme například se situacemi, kdy řidiči poškodí nějakou část vozovky, či její příslušenství, jako například dopravní značku či svodidla, srazí zvíře či nějakým způsobem nabourají do zaparkovaného auta, srazí chodce nebo nabourají do plotu třetí osoby. Těchto situací je opravdu velká škála. Je nutné zdůraznit, že jakmile

⁶⁵ KOBLIHA, I., ELISCHER, D., HOCHMAN, J., et al. *Náhrada škody podle občanského a obchodního zákoníku, zákoníku práce, v oblasti průmyslového vlastnictví a podle autorského práva: praktická příručka*. Praha: Leges, 2012, s. 186-191

⁶⁶ Ust. § 2861 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník

⁶⁷ ACHOUR, G., PELIKÁN, M. *Náhrada škody a nemajetkové újmy v občanskoprávních a obchodních vztazích*. Ostrava: Key Publishing, 2015, s. 45

vznikne škoda třetí osobě, účastníci dopravní nehody jsou povinni hlásit nehodu Policii ČR, nehledě na výši odhadnuté škody.⁶⁸ V poslední době se utvářel pohled na situaci, kdy je automobil bourán řidičem, který ovšem není vlastníkem, především z hlediska vozidel nakoupených na leasing. Jelikož faktickým vlastníkem zůstává leasingová společnost, vyvstala otázka, zdali ji považovat za třetí osobu či ne.

Náhradou škody třetím osobám se zabývá i judikatura SDEU stanovená ve třech směrnících⁶⁹ o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel. Ta stanovuje, že *„pojištění kryje škodu na zdraví a věcnou škodu utrpěnou chodci, cyklisty a dalšími nemotorizovanými uživateli pozemních komunikací, kteří v důsledku nehody, jejímž účastníkem bylo motorové vozidlo, mají nárok na náhradu v souladu s vnitrostátními občanskoprávními předpisy.“*⁷⁰ Tyto směrnice státům ukládají povinnost zajistit krytí škod třetím osobám a stanovuje, které typy škod mají být kryté. Zatímco je ale povinnost krytí takových škod zaštitěna samotnou unijní úpravou, co se týče rozsahu náhrady takové škody, ten je ponechán na vnitrostátní úpravě.

⁶⁸ Ust. § 47 odst. 4, 5 zákona o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (silniční zákon)

⁶⁹ Směrnice 72/166/EHS ze dne 24. dubna 1972 („první směrnice“), směrnice 84/5/EHS ze dne 30. prosince 1983 („druhá směrnice“) a směrnice 90/232/EHS ze dne 14. května 1990 („třetí směrnice“) o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel. Dostupné na <https://eur-lex.europa.eu>

⁷⁰ Rozsudek Soudního dvora EU (šestého senátu) ve věci C-503/16, ze dne 14. září 2017. Dostupné na <http://curia.europa.eu>. Citováno dne 6. 12. 2019

5. Nároky poškozeného z provozu vozidla

Poškozený má v první řadě obecně nárok na náhradu majetkové i nemajetkové újmy. Majetkovou újmu definujeme také jako škodu, která nastala v majetkové sféře poškozeného. Při určení výše takovéto škody vycházíme z její obvyklé ceny v době poškození, přičemž se bude hledět také na to, co musel poškozený k obnovení funkce věci účelně vynaložit. Majetková újma může existovat pouze v případě, lze-li jí objektivně vyčíslit v penězích. NOZ stanoví, že povinnost nahradit někomu újmu zahrnuje vždy povinnost k náhradě škody, tedy újmy na jmění.⁷¹

Při vzniku věcné škody rozeznáváme skutečnou škodu, ušlý zisk, hypotetický ušlý zisk, abstraktní ušlý zisk a nemajetkovou újmu. Újmu lze definovat jako ztrátu, kterou někdo utrpí na statku právem chráněném, tedy na statku, který právo považuje za hodnou nápravy. Když si to vezmeme chronologicky, tak když někdo poruší svou povinnost, ať už ze zákona, ze smlouvy, ze zásad dobrých mravů nebo z vnitřních předpisů, vznikne škoda. Škoda vznikne snížením majetku, ušlým ziskem nebo vznikem nemajetkové újmy. Vznik škody s sebou nese odpovědnost za to škodu nahradit, ať už uvedením v předešlý stav, který NOZ upřednostňuje před ostatními způsoby, zaplacením v penězích nebo nemajetkovou satisfakcí, často obtížně vyčíslitelnou, neboť nemajetkovou újmu nelze objektivně finančně kvantifikovat. Samozřejmě existují i instituty vyloučení povinnosti nahradit škodu, a to v případě, kdy se jednalo o nutnou obranu, krajní nouzi, vyvinění či vyšší moc. S těmito instituty se setkáváme také z hlediska vyloučení protiprávnosti činu, který je jedním z předpokladů vzniku odpovědnosti za škodu.⁷²

Nyní se dostanu k samotným nárokům z pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, které jsou uvedené ve stejnojmenném zákoně o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Patří mezi ně:

- a) způsobená újma vzniklá ublížením na zdraví nebo usmrcením,
- 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,

⁷¹ KOBLIHA, I., ELISCHER, D., HOCHMAN, J., et al. *Náhrada škody podle občanského a obchodního zákoníku, zákoníku práce, v oblasti průmyslového vlastnictví a podle autorského práva: praktická příručka*. Praha: Leges, 2012, s. 34, 35

⁷² NEDBÁLEK, K. *Újma, škoda v ČR a SR, Praktický nástin výpočtu: monografie*. Slušovice: Monument, 2017, s. 26-28

- c) ušlý zisk,
- d) účelně vynaložené náklady spojené s právním zastoupením při uplatňování nároků podle písmen a) až c)

Dále se k nim ještě přidružují uplatněné a prokázané nároky na náhradu nákladů vynaložených na zdravotní péči hrazenou z veřejného zdravotního pojištění.⁷³

5.1. Skutečná škoda

Pojem a definice skutečné škody byla vylíčena v první kapitole této práce, tudíž se v tento moment budu věnovat vylíčení všech skutečností, které do tohoto pojmu spadají. Jelikož se bavíme o škodě způsobené provozem vozidla, tak v první řadě do pojmu skutečné škody spadá škoda na vozidle, které bylo v důsledku škodné události poškozeno. U škody na vozidle se pozastavím a uvedu o ní co nejvíce informací, jelikož v pohledu na ní byl v posledních několika letech zaznamenán výrazný pokrok z hlediska právní jistoty poškozeného a garance jeho práv na náhradu škody. Nikdo nemůže pochybovat o tom, že v důsledku škodní události (havárie vozidla) klesne cena havarovaného vozu poškozeného. A nyní nastává otázka, na kterou budou v zásadě dva odlišné názory: jeden z pohledu pojišťovny a pojištěného, a druhý poškozeného.

Jedná se o to, že v důsledku havárie v zásadě klesne jeho obvyklá (tržní) hodnota. Pro vypočtení této hodnoty se použije rozdíl mezi obvyklou cenou automobilu před havárií a obvyklou cenou po havárii, s čímž dostaneme úbytek majetkové hodnoty, který se bude rovnat náhradě škody na vozidle.⁷⁴ Otázkou však je, jak to bude například v otázce náhradních dílů do vozidla, které ve výsledku znamenají majetkové zhodnocení daného vozidla, jelikož díly, které byly při autonehodě poškozeny či zcela zničeny, jistě byly určitého stáří a určité kvality. Jelikož ale není možné přesně odhadnout hodnotu dílů před škodnou událostí, mění se vždy za díly nové, pokud tedy je automobil předán jednomu ze smluvních autoservisů pojistitele, který bude škodu poškozenému vyplácet.⁷⁵

⁷³ Ust. § 6 odst. 2, 4 zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů

⁷⁴ HRADEC, M., KŘIVOHLÁVEK, V., ZÁRYBNICKÁ, J. *Pojištění a pojišťovnictví*. Praha: Vysoká škola finanční a správní, 2005, s. 75

⁷⁵ JANDOVÁ, L., VOJTEK, P. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Komentář. 1. vydání*. Praha: C. H. Beck, 2012, s. 113

Nicméně tak tomu nemusí být ve všech případech. Častým případem je, že si poškozený automobil nechá opravit např. v autoservisu u kamaráda s použitím náhradních dílů z druhovýroby či automobil vůbec opravit nehodlá. Ať tak či tak, poškozený má právo na náhradu škody v hodnotě originálních nových dílů. Pojišťovna v takovém případě nemá právo zjišťovat, jak bylo s vyplacenými penězi naloženo a zdali byly použity na konkrétní účel opravy vozidla. V tomto ohledu je škoda v souvislosti s posuzováním náhrady škody z provozu vozidla značně odlišná od náhrady škody v jiných majetkových oblastech. V ostatních případech se totiž hledí na zachování proporce mezi cenou před škodní událostí a cenou po ní. V takových případech se velice diskutuje pojem bezdůvodného obohacení, který by na straně poškozeného vznikl zhodnocením věci, tedy nákupu nových součástí a příslušenství věci, která byla znehodnocena škodní událostí. Tím pádem se snižuje plnění z pojistné smlouvy pojištěného o tu míru, jakou byla zhodnocena dotčená věc, aby nedošlo k bezdůvodnému obohacení.⁷⁶

Tento princip však u vozidel použít nelze, právě z výše uvedených důvodů, kdy by bylo velice těžké prokazovat, jak staré či jak kvalitní byly díly vozidla před škodní událostí. Zastaralý je také princip uplatňovaný pojišťovnami ještě před pár lety. Jedná se o tzv. amortizaci, jež v sobě měla promítnout právě stáří vozidla, a tím pádem i jeho součástí, do celkového pojistného plnění vyplaceného pojišťovnou z hlediska skutečné škody na vozidle. Tento princip byl z hlediska dnešní moderní doby shledán poněkud zastaralým, přičemž se jednalo jen o jakýsi tabulkový vzor výpočtu této amortizace, která se na dané vozidlo uplatní, ale nevycházel ze složitosti a požadavku na komplexní posouzení obvyklé (tržní) ceny, která závisí na více faktorech, než je pouhé stáří vozidla. V dnešní době se již nepokládá technické vylepšení vozu, právě z důvodu jeho opravy novými díly, za zvýšení jeho tržní hodnoty, ale pouze za jakési technické vylepšení.⁷⁷

Pojišťovny v minulosti zkoušely krátit pojistné plnění nejen uplatňováním amortizace, která se vztahovala na vozidla od určitého stáří. Dále také tím, aby poškozeného přiměly k tomu, aby se vyplacením určité částky podílel na opravě automobilu, který mu bude poskytnut ve „zlepšené formě“ po instalaci nových dílů. Tento postup již ovšem neustojí v soudním řízení o náhradě škody, proto se v praxi setkáváme s případy, kdy pojišťovna ustoupí od požadovaného finančního obnosu

⁷⁶ JANDOVÁ, L., VOJTEK, P. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Komentář. 1. vydání.* Praha: C. H. Beck, 2012, s. 113-116

⁷⁷ BERAN, T. *Dopravní nehody: právní rádce pro každého řidiče.* Brno: Computer Press, 2007, s. 39-43

v momentu, kdy bude hrozit soudní líčení. Je tomu tak především díky pár let starému nálezu Ústavního soudu (dále jen „ÚS“), který se danou věcí zabýval.

Judikát ÚS přináší do problematiky nový pohled na věc a pokrok v oblasti tržní ekonomiky a garance práva na náhradu škody a jednoho ze základních lidských práv - práva na spravedlivý proces. ÚS samozřejmě nevylučuje, že je možné, aby poškozený přiznáním větší náhrady škody, než na jakou má právo, se mohl bezdůvodně obohatit na úkor pojišťovnou vyplaceného pojistného plnění, avšak v tomto případě ho neshledal. Naopak, soud judikoval další významné a do té doby sporné okolnosti o opravě vozidla. Tak především se zde opět jednalo a známý princip amortizace, kdy bylo znalcem, který určoval hodnotu vozu před pojistnou událostí, vyčísleno, že vozidlo je takřka v polovině své životnosti a tím pádem, že se poškozený bude podílet na opravě vozidla polovinou ceny nových dílů. Nicméně poškozený ani neměl příležitost rozhodnout, jaké díly se nechají do auto instalovat, jelikož opravu prováděl smluvní autoservis pojišťovny.⁷⁸

Důležitým faktorem judikátu je uvědomění si faktu, že tržní cena havarovaného vozidla určitého technického stavu bude zásadně nižší nežli vozidla stejného technického stavu, avšak nehavarovaného. To vyplývá už ze samotného fungování trhu. Musí se tedy přihlédnout k tomu, ačkoliv může být (a ve většině případů i je) hodnota vozidla zvýšena instalací nových dílů, že havarované vozidlo s novými díly nemusí mít ani takovou cenu, jako stejné auto před nehodou, se stávajícími díly. Soud také musí zohlednit *„výši všech nutných prostředků, které byl poškozený nucen vynaložit k obnovení původního majetkového stavu, v daném případě k opravě vozidla tak, aby bylo z technického hlediska stejně provozuschopné jako před škodnou událostí.“*⁷⁹

Poškozený samozřejmě není povinen hledat náhradní díly do svého havarovaného vozidla v takovém stavu, v jakém se nacházely před vznikem pojistné události, stejně tak jako nemusí vždy využít dílů z druhovýroby či použitých náhradních dílů, jsou-li k dispozici. Účelnost bude tedy dána, ať už tam poškozený nechá namontovat nové nebo použité díly. Důležité ovšem je, aby vozidlo bylo

⁷⁸ Nález I. senátu Ústavního soudu ve věci 1902/13 ze dne 11. 6. 2014. Dostupné na <https://www.beck-online.cz>

⁷⁹ Nález II. senátu Ústavního soudu ve věci 2221/07 ze dne 19. 3. 2008. Dostupné na <https://www.beck-online.cz>. Citováno dne 6. 12. 2019

i nadále bezpečné, tudíž není nutné, v honbě za co nejmenšími náklady na opravu vozidla, používat náhradní díly, u kterých není bezpečnost zaručena.⁸⁰

Ve vzácných případech se můžeme setkat i se situací, kdy vozidlo nelze ani za využití nových náhradních dílů uvést do původního stavu před nehodou, resp. jeho cena bude poznamenána havárií tak, že klesne jeho tržní hodnota v důsledku havárie natolik, že nebude možné ho prodat za stejnou cenu, jakou mělo před vznikem škodné události. Touto situací se zabýval ÚS v dalším ze svých judikátů, kdy se jednalo o společnost, která prodávala nová auta. Jednalo se o situaci, kdy poškozená právnická osoba požadovala vedle opravy automobilu ještě finanční kompenzaci za de facto ušlý zisk, který nastal v důsledku havárie automobilu, když automobil nemohla prodat za takovou cenu, za kterou ho měla prodat před škodní událostí. Nejvyšší soud ČR se k tomuto požadavku poškozené stavěl odmítavě, přičemž to zdůvodnil tím, že výše náhrady škody nemůže být závislá na tom, jak s vozidlem poškozená následně naloží.⁸¹ ÚS na tuto argumentaci ovšem nenašel a naopak poukázal na nutnost přínosu stejného užítka automobilu, jako tomu bylo před nehodou, v přeneseném slova smyslu, aby poškozená mohla automobil prodat za stejnou cenu po nehodě, jako před ní, což ovšem není v dané situaci možné, a tak pojišťovna měla kompenzovat náhradu škody v podobě ušlého zisku.⁸²

5.1.1. Parciální škoda

Parciální škodou se rozumí částečná škoda na vozidle, kterou lze odstranit opravou, takže to bude ekonomicky výhodnější nežli pořizovat nové, a tudíž náklady vynaložené na opravu vozidla nesmí přesáhnout jeho obvyklou cenu v momentě před pojistnou událostí. Lze ji nahradit buď rozpočtem, nebo předložením faktury za opravu vozidla. Tuto volbu zpravidla provádí poškozený. Stanovuje se prostřednictvím internetového softwaru využívaného pojišťovnami.⁸³

5.1.2 Totální škoda

Při likvidaci pojistné události je potřeba také zjistit, zdali se vyplatí vozidlo nechat opravit, tedy zdali je to ekonomicky výhodné z hlediska pojišťovny, která

⁸⁰ BERAN, T. *Dopravní nehody: právní rádce pro každého řidiče*. Brno: Computer Press, 2007, s. 43

⁸¹ Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne ze dne 23. 10. 2014, sp. zn. 25 Cdo 3118/2012. Dostupné na <https://www.beck-online.cz>

⁸² Nález II. senátu Ústavního soudu ve věci 795/16 ze dne 27. dubna 2017. Dostupné na <https://www.beck-online.cz>

⁸³ BERAN, T. *Dopravní nehody: právní rádce pro každého řidiče*. Brno: Computer Press, 2007, s. 39-41

bude škodu hradit, a ta také rozhodne o tom, zdali půjde o likvidaci parciální či totální škody. Totální škoda je na rozdíl od škody parciální ekonomicky nevýhodná, protože náklady na opravu vozidla by přesáhly jeho obvyklou cenu. V takovém případě se pojišťovna s touto škodou vyrovná tím, že stanoví hodnotu použitelných součástí vraku automobilu a odečte ji od obvyklé ceny vozidla před pojistnou událostí. S vrakem poté disponuje sám poškozený, jenž s ním může naložit dle svého uvážení. S ohledem na povahu věci zde existuje pouze jeden způsob likvidace, a to rozpočtem, jelikož oprava je ekonomicky neúčelná a nerentabilní.⁸⁴

Totální škodu rozlišujeme na ekonomickou a technickou. Ekonomická totální škoda znamená, že oprava vozidla sice přesáhne jeho obvyklou hodnotu, nicméně opravit lze. Je totiž důležité upozornit na to, že jelikož vrak zůstává k dispozici poškozenému, ten se může rozhodnout nechat vozidlo opravit i přesto, bude-li to pro něj nevýhodné, například z důvodu citové vazby k automobilu. Pojišťovna z hlediska povinného ručení i tak bude škodu likvidovat jako totální a vyplatí poškozenému pouze obvyklou cenu sniženou o hodnotu vraku vozidla. Následně potom poškozený musí požadovat náhradu škody prostřednictvím věci zvláštní hodnoty přímo proti škůdci. Na druhou stranu technická totální škoda znamená, že vozidlo je v důsledku nehody zcela zlikvidované, tedy není v žádném případě možné nechat ho opravit.⁸⁵

Na závěr této kapitoly pouze dodám, že praxe je z hlediska totální škody uplatňována trochu odlišně, než jaká je teorie. Jedná se zejména o stanovování výše totální škody. To probíhá tak, že o tom rozhodne likvidátor pojistné události, na základě toho, co mu sdělí mobilní technik pojišťovny, který vozidlo prohlédne. Je tak zvykem, že se bude událost likvidovat jako totální škoda, i když daná škoda nenaplní její definici co do částky. Tato praxe se objevuje v situacích, kdy by oprava vozidla překročila cca. 85 % obecné hodnoty vozidla před pojistnou událostí. Tento postup se uplatňuje z důvodu, že mobilní technik v zásadě nemůže odhalit všechny škody na vozidle a mnohé z nich jsou tak poté odhaleny až v rámci detailní prohlídky v autoservisu, resp. při opravě vozidla, kdyby škoda byla likvidátorem vyhodnocena jako parciální.

Pojišťovny by se tak mohly setkávat s případy, kdy by technik například vyhodnotil podle poškození vozidla, že to bude moct být opraveno za 85.000 Kč

⁸⁴ JANDOVÁ, L., VOJTEK, P. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Komentář. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2012, s. 116*

⁸⁵ epojistení.cz, 2019. *Povinné ručení a totální škoda*. Dostupné na <https://www.epojistení.cz>

a likvidátor by obecnou hodnotu vozidla stanovil na 100.000 Kč. Technik v servisu by ale při opravě zjistil další skryté vady, které technik při prohlídce nezjistil, neboť ji neprováděl tak detailně a najednou by se oprava mohla vyšplhat přes 100.000 Kč, tudíž by škoda měla být vyhodnocena jako totální. Aby se pojišťovny tomuto vyvarovaly, uplatňují oněch 15 % jako jistou prevenci před tím, aby k takovým případům nedocházelo.

5.2. Náhradní vozidlo

Mezi skutečnou škodu se řadí i náklady na zapůjčení náhradního vozidla, jestliže bylo vozidlo poškozeného natolik poničeno, že s ním nemůže nadále jezdit, neboť by to odporovalo zákonu. Poškozený může nárok spjatý s opravou svého vozidla požadovat i v rámci ušlého zisku, pokud mu sloužilo k jeho výdělečné činnosti, kterou díky opravě nemůže vykonávat. Pokud se poškozený rozhodne si auto vypůjčit, měl by si zapůjčit vozidlo co nejvíce podobné jeho automobilu, tj. stejné třídy, jízdních vlastností a srovnatelných nákladů na jeho zapůjčení. Jestliže je poškozený nucen používat náhradní vozidlo, jsou mu hrazeny náklady, které nutně a účelně vynaloží k jeho provozování a samotnému zapůjčení. Jedná-li se o auto s podobnou spotřebou, hradí se mu pak pouze náklady na zapůjčení vozidla, jelikož se vždy musí brát v potaz to, co by vynaložil na provoz svého vozidla, kdyby s ním mohl disponovat. Tyto výdaje nelze z hlediska náhrady škody samozřejmě paušalizovat, neboť částky na vypůjčení náhradního vozidla budou závislé na značce a typu vozidla, jenž poškozený používal před pojistnou událostí. Nárok na náhradní vozidlo samozřejmě nemají jen podnikatelé, kteří vozidlo používají k výkonu své činnosti, ale má ho každá osoba.⁸⁶

Velice důležitá je otázka toho, na jak dlouho je náhradní vozidlo poskytováno, resp. za jak dlouhou dobu je pojišťovna viníka autonehody povinna proplatit poškozenému náklady na jeho zapůjčení. Tuto otázku je nutno si zodpovědět z hlediska účelnosti, která je hlavním požadavkem při posuzování náhrady škody. Odpověď na tuto otázku vlastně nikdo dopředu nedostane, a dokonce poškozený není ani upozorněn pojišťovnou, že mu náklady na zapůjčení náhradního vozidla již přestává hradit, takže si musí počkat až na finální vyplacené pojistné plnění z povinného ručení, kdy se od pojišťovny dozví, kolik mu z těchto nákladů proplatila, jelikož si v praxi každý poškozený platí náklady na vypůjčení

⁸⁶ JANDOVÁ, L., VOJTEK, P. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Komentář. 1. vydání.* Praha: C. H. Beck, 2012, s. 116, 117

vozu sám, pojišťovna se s nimi vypořádá až při stanovení konečné výše pojistného plnění. Jelikož tato otázka není upravena v žádném zákoně, musíme se po odpovědi poohlédnout v soudní judikatuře, která se ovšem v mnoha ohledech různí a dodnes jsme se nedočkali ustáleného rozhodování v těchto věcech.

Co se týče stanovení účelné doby vypůjčení náhradního vozidla v případě parciální škody, je zřejmé, že v takovém případě se o žádný velký problém jednat nebude, neboť při takové škodě servis vozidlo opraví a po jeho opravě ho můžeme znovu používat, takže účelnost používání náhradního vozidla bude trvat od doby vzniku pojistné události, až do okamžiku opravy automobilu. Pojišťovny tento zvyk respektují a při následném vyplacení pojistného plnění se obvykle dočkáme plné náhrady nákladů za náhradní vozidlo.⁸⁷

Problém může nastat v případě, kdy má poškozený k dispozici více automobilů a náhradní vozidlo tedy nutně nepotřebuje, přesto si ho půjčí. Tento postup byl Ústavním soudem shledán jako nepřipustný, neboť poškozený se nemůže domáhat náhrady škody za vypůjčení náhradního vozidla, jestliže ho nutně nepotřebuje. ÚS tedy stanovil, že využití náhradního vozidla má své mantinely a vždy se musí posuzovat hledisko účelnosti, přičemž to není splněno, má-li poškozený k dispozici další automobily, které může po dobu opravy havarovaného vozidla využívat.⁸⁸

Pokud se ovšem dostaneme k vypůjčení náhradního vozidla při vzniku tzv. totální škody, nastane problém v určení doby, po kterou je toto vypůjčení nutné a účelné. Nejvyšší soud (dále jen „NS“) tak trochu nešťastně judikoval, že užívání náhradního vozidla je účelné pouze do doby, dokud je objektivně zřejmé, že vozidlo opravováno nebude. V takovém případě, kdy pojišťovna toto poškozenému oznámí, již není povinna hradit mu náklady na zapůjčení náhradního vozidla. NS tak rozhodl naprosto opačně od obecného a následně odvolacího soudu a příliš necitlivě zasáhl do práv poškozeného, jemuž bylo pojistné plnění poskytnuto až po více než dvou měsících a z důvodu jeho finanční situace si nemohl dovolit koupit nové vozidlo před vyplacením pojistného plnění, ačkoliv jej potřeboval užívat. NS tak nebral v potaz důležité skutečnosti, jako právě dobu čekání na vyplacení pojistného plnění a rozhodl především na základě toho, že náklady na zapůjčení vozidla v tomto

⁸⁷ BERAN, T. *Dopravní nehody: právní rádce pro každého řidiče*. Brno: Computer Press, 2007, s. 46-48

⁸⁸ Usnesení III. senátu Ústavního soudu 2156/19 ze dne 30. 7. 2019. Dostupné na <https://www.beck-online.cz>

případě mnohonásobně převyšovaly obecnou hodnotu vozidla, které bylo likvidováno jako totální škoda, a proto je poškozenému nepřiznal.⁸⁹

Stěžejním judikátem, který nám uceluje názor na otázku účelné a nutné doby zapůjčení náhradního vozidla, je náleží ÚS z roku 2018. ÚS se odvrací od názoru NS, který rozhodoval v obdobné věci a který jsem nastínil v přechozím odstavci. Lze dovodit, že předchozí zmíněné rozhodnutí NS lze považovat za porušení práva na spravedlivý proces a práva vlastnit majetek. NS totiž de facto znevýhodňuje postavení poškozeného, jehož pojistná událost je likvidována jako totální škoda, oproti poškozenému, jehož vozidlo je opravováno, a to právě z hlediska posuzování účelnosti zapůjčení náhradního vozidla. Z povahy věci nelze toto znevýhodňování tolerovat, jelikož se oba poškození nacházejí v podstatě ve stejné situaci. Soudy nemohou rozhodovat v neprospěch poškozeného v případě, jestliže nezjistí jeho majetkové poměry a nebude-li z těchto plynout, že poškozený je schopný si pořídit náhradní vozidlo ještě před vyplacením pojistného plnění od pojišťovny, jestliže mu tou bude oznámeno, že jeho vozidlo opravováno nebude.⁹⁰

Neposkytnutí pojistného plnění při nákladech na zapůjčení náhradního vozidla možné sice je, avšak pouze v případě, kdy soud dostatečně zjistí všechny okolnosti případu, především pak solventnost poškozeného a jeho možnost pořídit si jiné vozidlo. V opačném případě nelze stanovit, že okamžikem oznámení poškozenému od pojišťovny, že jeho škoda se bude likvidovat jako totální, je používání náhradního vozidla považováno za neúčelné. V obou těchto případech se také setkáváme s tím, že poškozený musel kvůli své finanční situaci přenést právo na pojistné plnění přenést na toho, od koho si vozidlo zapůjčil, neboť nebyl schopen nést náklady na zapůjčení vozidla ze svého. Tento fakt soud opominul a nezabýval se jím, ačkoliv je z něj patrné, že poškozený nebyl natolik movitý, aby si mohl dovolit platit za zapůjčení náhradního vozidla, natož aby po něm mohlo být spravedlivě požadováno zakoupení jiného vozidla.

Lze tedy uzavřít, že se Ústavní soud svými nedávnými nálezy opět přiklonil k co největší možné ochraně poškozených a doporučil Nejvyššímu soudu v této otázce sjednotit judikaturu soudů.⁹¹ Zároveň ÚS svým způsobem tlačí na

⁸⁹ Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 31. 1. 2013, sp. zn. 25 Cdo 712/2011. Dostupné na <https://www.beck-online.cz>

⁹⁰ Nález I. senátu Ústavního soudu ČR 3831/17 ze dne 24. 7. 2018. Dostupné na <https://www.beck-online.cz>

⁹¹ Nález I. senátu Ústavního soudu ČR 3831/17 ze dne 24. 7. 2018. Dostupné na <https://www.beck-online.cz>

pojišťovny, aby vyplácely pojistná plnění poškozeným co nejdříve, aby nevznikaly dohady o účelnosti používání náhradního vozidla, protože názory se shodují na tom, že tato účelnost zaniká právě vyplacením pojistného plnění v případě totální škody. Nemělo by tedy docházet k situacím, kdy bude poškozený nucen čekat na vyplacení plnění přes dva měsíce, protože pojišťovna si bude vědoma toho, že čím déle bude s vyplácením pojistného plnění otálet, tím více nakonec zaplatí na náhradě škody v souvislosti s vypůjčením náhradního vozidla, bude-li ho poškozený nutně potřebovat.

5.3. Ušlý zisk

Ušlý zisk představuje jednu z dalších majetkových škod, ke které může v souvislosti se škodní událostí dojít. Na rozdíl od pojmu skutečné škody, kde se počítá s tím, o jakou hodnotu se sníží majetkové poměry poškozeného, ušlý zisk spočívá v naprosto opačné situaci. Jedná se o situaci, kdy se majetek poškozené nezvýší v důsledku škodní události, ač by se při pravidelném běhu věcí zvýšil. Prokazování ušlého zisku je velice těžké, stejně jako stanovení jeho výše. Nevychází se ze žádné objektivně vyčíslitelné hodnoty, částka za náhradu ušlého zisku závisí na mnoha okolnostech a je případ od případu jiná. V první řadě je důležité prokázat, že nebýt jednání škůdce, pravidelný běh věcí by zůstal zachován. Zásahem škůdce do tohoto pravidelného běhu věcí tak musí dojít k tomu, že se nezvýší očekávaný zisk poškozeného. Dá se tedy říct, že škodnou událostí dojde k utnutí průběhu činností, které by ve výsledku vedly k dosažení určitého zisku.⁹²

Ušlý zisk musí být v první řadě reálný, tedy v době vzniku pojistné události již musely existovat předpoklady, které by bez škodné události vedly k jeho nabytí. Jinými slovy, nesmí jít pouze o plánované události, ze kterých jednoznačně nevyplývá, že zisk poškozeného skutečně ušel. Nejlépe se tato problematika bude ilustrovat na příkladu, který se v praxi nejčastěji vyskytuje. Obecně se jedná především o vozidla, jež jsou využívána k provozování určité podnikatelské činnosti (např. vozidla taxislužby), které jsou v důsledku autonehody vyřazena z provozu. Známé jsou ale také případy, kdy se jednalo např. o poškození provozovny autonehodou. Důležité je posoudit, zdali podnikatel opravdu již činnost vedoucí k zisku vykonával či byl alespoň připraven a schopen ji vykonávat.⁹³

⁹² ACHOUR, G., PELIKÁN, M. *Náhrada škody a nemajetkové újmy v občanskoprávních a obchodních vztazích*. Ostrava: Key Publishing, 2015, s. 112

⁹³ JANDOVÁ, L., VOJTEK, P. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Komentář. 1. vydání*. Praha: C. H. Beck, 2012, s. 117-119

Takovéto nároky není jednoduché prokazovat, a zatímco u skutečné škody nám bude k prokázání nároku stačit znalecký posudek, u prokazování náhrady ušlého zisku nebude zpravidla stačit. Ačkoliv bývá také zpracován, musí se hledět na spoustu dalších dokumentů, které nám nastíní zisky z dané podnikatelské činnosti, jakými jsou daňová přiznání, peněžní deníky, faktury, záznamy o provozu vozidla a další účetní podklady. Po dopátrání se této hodnoty ušlého zisku je následně důležité od ní odečíst, jaké náklady by poškozený musel na tento zisk vynaložit.⁹⁴

5.4. Újma na životě a zdraví

Újma na životě a zdraví představuje bezesporu jeden z nejvýraznějších zásahů do integrity člověka a tím pádem i nejzávažnější formu nemajetkové újmy. Náhrada újmy na životě a zdraví se poskytne finančním zadostiučiněním úměrně k vytrpěné bolesti, ztížení společenského uplatnění a další nemajetkové újmy, a s přihlédnutím k aspektům každého jednotlivého případu, jehož zhodnocení je ponecháno na soudech, potažmo na znalcích. Jestliže újma nelze tímto způsobem určit, nahradí se podle zásad slušnosti.⁹⁵

Novou právní úpravou v NOZ bylo vykonáno spoustu výrazných změn, týkajících se jak náhrady této újmy, tak i stanovení její výše. V první řadě je důležité podotknout, že NOZem byla z dřívějších dob zrušena tzv. náhradová vyhláška⁹⁶, která platila jednotně pro všechny nároky odškodňované podle tehdejších právních předpisů, co se týkalo nemajetkové újmy. Ačkoliv pozitiva této vyhlášky spočívala v tom, že paušálně upravovala veškeré nároky z nemajetkové újmy na zdraví a poskytovala tak všem jasný a přehledný návod, v jaké výši a co odškodňovat, nelze opomenout, že úprava v této vyhlášce již zdaleka neodpovídala současné ekonomické situaci a částky náhrad újmy se pohybovaly několikanásobně níž, než se pohybují dnes.⁹⁷

Dále bylo vyhlášce vytýkáno, že určitým způsobem zasahuje do volného hodnocení důkazů soudům, které se řídily podzákonným právním předpisem,

⁹⁴ NEDBÁLEK, K. *Újma, škoda v ČR a SR, Praktický nástin výpočtu: monografie*. Slušovice: Monument, 2017, s. 43, 44

⁹⁵ NOVOTNÝ, P., KOUKAL, P., ZAHOŘOVÁ, E. *Nový občanský zákoník*. Praha: Grada, 2014, s. 52-56

⁹⁶ Vyhláška ministerstva zdravotnictví č. 440/2001 Sb., o odškodnění bolesti a ztížení společenského uplatnění

⁹⁷ JANDOVÁ, L., VOJTEK, P. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Komentář. 2. vydání*. Praha: C. H. Beck, 2019, s. 66-68

vydaným výkonnou mocí. Zrušením této vyhlášky NOZem a neposkytnutím adekvátní náhradní úpravy za ni bylo stanovení výše újmy na zdraví a životě ponecháno čistě v rukou soudů. Tato otázka je v současné době již ustálena především metodikou NS zpracovanou za pomoci Společnosti medicínského práva na toto téma a je nutno podotknout, že oproti přechozí vyhlášce má nyní vyšší hodnota bodu více než dvojnásobnou hodnotu.⁹⁸

Tato metodika NS samozřejmě není právním předpisem a není obecně závazná, ale soudy se jí při stanovování výše náhrady újmy takřka vždy řídí, jelikož v NOZ nejsou uvedena konkrétní kritéria, podle nichž se má soud při stanovování výše náhrady újmy řídit. Soudy se jistě nemohou metodikou NS slepě řídit, musí také přihlížet k individualitám každého případu; vždy je však v první řadě třeba dbát na to, aby byla náhrada poskytnuta podle zásad slušnosti, a je nutné zachovat i zásadu tzv. předvídatelnost soudních rozhodnutí, proto byla v těchto věcech tak důležitá první rozhodnutí po roce 2014, kdy soudy musely ustanovit jakési pomyslné mantinely. Aby se měli soudci při rozhodování o co opřít, potřebují samozřejmě participaci soudních znaleců, v jejichž řadách se dokonce po uveřejnění metodiky začal vytvářet specializovaný okruh znaleců s absolvováním nadstavbového kurzu v oboru odškodňování újem na zdraví.⁹⁹

Ve smyslu § 2958 rozlišujeme tři samostatné nároky, jimiž jsou vytrpěné bolesti, další nemajetkové újmy a ztížení společenského uplatnění. Tyto tři nároky existují sami o sobě a mohou být uplatňovány jedna po druhé, či všechny najednou. Při uplatňování všech nároků dohromady je pro poškozeného výhodou, že nemusí přesně vyčíslovat požadovanou náhradu u každého jednotlivého nároku, ale stačí uvést odhadnutou částku, která se vztahuje na všechny nároky dohromady. Výhodou tohoto konceptu tří samostatně uplatnitelných nároků je dále fakt, že uplatnění jednoho nároku nebrání z hlediska litispendence uplatnění nároku dalšího, třebaže až po určité době. Ne vždy lze totiž vyčíslit nebo alespoň odhadnout všechny nároky v jeden moment, existují případy, kdy léčení může trvat i roky.¹⁰⁰

⁹⁸ Metodika Nejvyššího soudu k náhradě nemajetkové újmy na zdraví (bolest a ztížení společenského uplatnění podle § 2958 občanského zákoníku). Dostupné na <http://www.nsoud.cz>

⁹⁹ TOMEŠOVÁ J., *Použití Metodiky Nejvyššího soudu k náhradě nemajetkové újmy na zdraví a znalecké posudky k nemajetkové újmě dle judikatury*. Dostupné na <https://www.pravniprostor.cz>

¹⁰⁰ Usnesení Nejvyššího soudu 25 Cdo 2245/2017 ze dne 1. 11. 2017. Dostupné na <https://www.beck-online.cz>

5.4.1. Bolestné

Bolestné představuje zadostiučinění, které směřuje ke zmírnění nemajetkové újmy, která byla poškozenému způsobena zásahem do tělesné či duševní integrity. Nejedná se pouze o vytrpěnou bolest, nýbrž se jedná i o duševní útrapy, strádání či trýzeň, kterou poškozený utrpěl újmou na zdraví. Zároveň zde nehraje roli ani časové hledisko, neboť poškozenému je bolestné hrazeno jak v souvislosti se škodnou událostí a bolestmi bezprostředně po ní, tak i bolestmi vytrpěnými po dobu rekonvalescence či při zdravotních komplikacích souvisejícími s újmou na zdraví v daném případě. Bolestné je tedy v praxi požadováno, až bolest a vše s ní spojené odezní a nepředpokládají se žádné komplikace s újmou na zdraví související.¹⁰¹

Jak jsem již zmínil, výše bolestného je odhadována znalci na základě metodiky NS, přičemž může dojít k jejímu zvýšení, ať již znalcem, či následně soudcem. Soudce přitom není omezován žádnou maximální hodnotou, o jakou může náhradu bolestného zvýšit. Co ale zmíněno nebylo, je to, že při určování výše náhrady znalec přihlédně také ke komplikacím spojenými s léčením, které souvisejí se škodnou událostí a také ke komplikovanosti léčby. Komplikace jsou rozděleny podle stupně závažnosti a ke každému typu se vztahuje i příslušné procentuální zvýšení náhrady újmy. V prvním případě se jedná o lehkou komplikaci, která zapříčiňuje zvýšení náhrady až o 5 % a tato komplikace vyžaduje pouze krátkodobou léčbu a na celkový vztah nemá výrazný dopad (např. infekce rány). Dále metodiky rozeznává středně závažnou, závažnou a těžkou komplikaci, kde se zvýšení pohybují o 10 %, 15 %, respektive 20 %, kdy už může docházet i k ohrožení na životě v důsledku komplikace.¹⁰²

Nárok na bolestné již není v dnešní době chápán tak, jak tomu bylo za účinnosti předešlého občanského zákoníku, kdy tento zákoník vázal nárok na bolestné výlučně na osobu poškozeného. Problém nastal v případě, kdy poškozený následkem škodné události zemřel. V takovém případě dle předchozí právní úpravy neměli pozůstalí nárok na vyplacení bolestného, neboť

¹⁰¹ KOBLIHA, I., ELISCHER, D., HOCHMAN, J., et al. *Náhrada škody podle občanského a obchodního zákoníku, zákoníku práce, v oblasti průmyslového vlastnictví a podle autorského práva: praktická příručka*. Praha: Leges, 2012, s. 169-172

¹⁰² Metodika Nejvyššího soudu k náhradě nemajetkové újmy na zdraví (bolest a ztížení společenského uplatnění podle § 2958 občanského zákoníku). Dostupné na <https://www.codexisuno.cz>

ten nebyl předmětem dědění a smrtí poškozeného bez dalšího zanikl, i když byl pravomocně přiznán soudem.¹⁰³ Současný občanský zákoník řešení k dané problematice neposkytuje a k přechodu nároku na pozůstalé poškozeného v případě jeho smrti explicitně nezmiňuje. Nicméně na základě rozsudku NS a pár ustanovení v NOZ lze dovodit, že i když povaha nároku na bolestné je stále osobnostním právem poškozeného, tak v případě, kdy poškozený za svého života alespoň uplatní nárok u soudu či je mu dokonce již pravomocným rozhodnutím soudu uznán, stává se součástí dědictví z titulu ustanovení § 1475 odst. 2 NOZ.¹⁰⁴

5.4.2. Náhrada za ztížení společenského uplatnění

Na náhradu za ztížení společenského uplatnění má poškozený nárok, vznikla-li mu překážka lepší budoucnosti, alespoň takto zní definice v NOZ. Pod ztížením společenského uplatnění si lze představit škálu mnoha činností a tím i tato náhrada přesahuje meze bolestného, které hradí primárně vytrpěnou bolest. U ztížení společenského uplatnění je zpravidla posuzováno daleko více okolností případu a přestává nám u jeho vyčíslování stačit bodová tabulka ve vyhlášce, ačkoliv i náhrada za ztížení společenského uplatnění je také v metodice NS obsažena, aplikuje se u ní však jiný princip. Zprvu je nutné si tento široký pojem překážky lepší budoucnosti vysvětlit. Jedná se o překážky, které poškozenému v důsledku škodné události ztěžují společenské uplatnění v různých sférách života a v různé intenzitě ho omezují v jeho životní a společenské seberealizaci.¹⁰⁵

Ztížení společenského uplatnění bývá v praxi uplatňováno a vyčíslováno až po nějaké době po škodní události, kdy lze objektivně posoudit, jaký vliv na život poškozeného škodní událost měla. Přihlíží se přitom k tomu, jaké negativní důsledky a jaká omezení trvalého rázu má újma na zdraví na jeho uplatnění v životě, tj. při výkonu zaměstnání či při vzdělávání, při možnosti uplatnění se ve společenském, rodinném či sportovním životě. Tyto překážky lepší budoucnosti mohou spočívat v omezení, či dokonce v úplném a trvalém vyřazení se společenského života. Z povahy věci tak vyplývá, že bude-li se jednat o mladého

¹⁰³ Ust. § 579 odst. 2 zákona č. 40/1964 Sb, občanský zákoník

¹⁰⁴ Usnesení Nejvyššího soudu 25 Cdo 3556/2016 ze dne 27. 4. 2017. Dostupné na <https://www.beck-online.cz>

¹⁰⁵ KOBLIHA, I., ELISCHER, D., HOCHMAN, J., et al. *Náhrada škody podle občanského a obchodního zákoníku, zákoníku práce, v oblasti průmyslového vlastnictví a podle autorského práva: praktická příručka*. Praha: Leges, 2012, s. 172-174

studenta, který byl nadějným sportovcem, a v důsledku újmy na zdraví mu musela být např. amputována dolní končetina, bude se zde náhrada za ztížení společenského uplatnění pohybovat ve velmi vysokých částkách.¹⁰⁶

Důležité je uvést, že bavíme-li se o právu soudu zvyšovat částky za náhrady u nemajetkových újem, jedná se o několikanásobky hodnot vyčíslených na základě metodiky NS. Tento postup násobného zvyšování částek posvětil i sám Ústavní soud, který neshledal na tomto postupu nic protiústavního. ÚS ovšem připomněl, že při posuzování této náhrady soud vždy musí dbát na zásadu proporcionality, tj. přiměřenosti mezi způsobenou újmou na zdraví a výší stanovené finanční satisfakce. Pro stanovení určité výše náhrady musí tak vždy existovat objektivní a rozumné důvody. Toto zvyšování náhrady může proběhnout ve dvou fázích. První fáze je zvýšení náhrady samotným posuzujícím lékařem, který může náhradu zvednout až o 50 % (u bolestného až o 100 %). Ve druhé fázi může náhradu zněkolikanásobit i soudce, pokud se k němu případ dostane. To se zpravidla děje v případech, kdy se poškozený neztotožní s výší náhrady stanovené lékařem a obrátí se na soud, přičemž ten není při zvyšování náhrady nijak vázán posouzením lékaře; soudce rozhoduje na základě volného hodnocení důkazů.¹⁰⁷

Jak již bylo řečeno, určování výše náhrady za ztížení společenského uplatnění se vypočítává taktéž podle metodiky NS, ta nicméně opouští předchozí systém, kdy se počítala stejně jako bolestné podle tzv. bodového systému. Metodika NS si pro tyto účely propůjčuje dokument vypracovaný Světovou zdravotnickou organizací s názvem „Mezinárodní klasifikace funkčních schopností, disability a zdraví“ (dále jen „MKF“), který třídí postižení podle tělesných struktur a funkcí. Stupeň závažnosti trvalého zdravotního omezení se tak nově stanovuje procentuálním vyjádřením ztráty lepší budoucnosti ve škále od 0 - 100 % v devíti oblastech společenského života. Do těchto oblastí například spadá učení, komunikace, pohyblivost, péče o sebe a o domácnost a také komunitní, sociální a občanský život. Všechny tyto oblasti se ohodnotí určitým procentem, které odráží nakolik je poškozený vyřazen ze společenského života, resp. z lepší budoucnosti a

¹⁰⁶ JANDOVÁ, L., VOJTEK, P. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Komentář. 1. vydání.* Praha: C. H. Beck, 2012, s. 102-104

¹⁰⁷ Nález Ústavního soudu ze dne 29. 9. 2005, sp. zn. III. ÚS 350/03. Dostupné na <https://www.beck-online.cz>

poté se ze všech devíti položek hodnocení vypočítá výsledný vážený průměr, neboť každá z těchto kapitol má stejnou váhu.¹⁰⁸

Konečně je třeba si vysvětlit, jak proběhne finální výpočet náhrady za ztížení společenského uplatnění. Budu se snažit to vysvětlit pouze ve stručnosti, detailní postup je k nalezení v Metodice. Poté, co jsme postupem podle předchozího odstavce dospěli k finálnímu procentuálnímu vyjádření omezení lepší budoucnosti, je potřeba mít nějaký základ, ze kterého se určí konečná náhrada újmy. Tímto základem je 400násobek průměrné hrubé měsíční nominální mzdy za kalendářní rok předcházející roku, v němž se ustálil zdravotní stav poškozeného, tj. kdy je možno přistoupit k vyčíslení náhrady. Pokud se tedy bude jednat o uplatnění nároku na náhradu v roce 2020, bude se tato částka pohybovat přes 13 miliónů korun. Na stupni závažnosti postižení pak bude záležet, kolik procent z této částky na náhradě dostaneme.

Dále přichází na řadu zohlednění každého jednotlivého případu z hlediska několika faktorů daného jedince, u něhož náhradu ztížení stanovujeme. V první řadě se může jednat o věk poškozeného, dále o ztrátu jeho skutečně výjimečné lepší budoucnosti a také o důvody uvedené demonstrativně v § 2957 NOZ (například diskriminace poškozeného, úmyslné způsobení újmy či obavy ze ztráty života). Bereme-li v potaz věk poškozeného, vycházíme z toho, že vrcholu společenského zapojení dosahuje člověk mezi 45 a 55 lety. Zjednodušeně se tedy dá říci, že přesahuje-li poškozený toto věkové rozmezí, náhrada se mu může snížit až o 20 %. Pokud je však poškozený mladší 24 let, jeho náhrada se mu může zvýšit až o 35 %. Dále je potřeba zohlednit v jaké intenzitě se poškozený za dosavadní dobu života zapojoval do společenských aktivit. V případě mimořádně intenzivního zapojení je namísto zvýšit náhradu až o 30 %. Nezapojoval-li se poškozený do společenských aktivit alespoň v průměrné míře nebo takřka vůbec, náhrada se mu sníží o 10, respektive 20 %. Pokud se bude jednat o zvyšování či snižování náhrady z důvodů uvedených v § 2957 NOZ, tak vzhledem k jejich různorodosti není možné ohodnotit je procentuální škálou jako v případě věku, tudíž bude jejich posouzení na volné úvaze soudů.¹⁰⁹

¹⁰⁸ Metodika Nejvyššího soudu k náhradě nemajetkové újmy na zdraví (bolest a ztížení společenského uplatnění podle § 2958 občanského zákoníku). Dostupné na <https://www.codexisuno.cz>

¹⁰⁹ JANDOVÁ, L., VOJTEK, P. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Komentář. 2. vydání.* Praha: C. H. Beck, 2019, s. 133-135

Závěrem bych snad jen chtěl říct, že Metodika doporučuje opustit dříve zavedený systém zvyšování náhrad za ztížení společenského uplatnění na mnohonásobky a omezit toto zvyšování i ze strany soudů na maximálně dvojnásobek, jelikož tento postup je natolik precizní, že by měl vyloučit nějaké pochybnosti a zakládat tak nedůvěru soudu v to, že k odškodnění došlo v plné výši. Další důvodem tohoto doporučení je také omezení libovůle stanovování náhrady a v neposlední řadě také sjednocení judikatury soudů, které budou rozhodovat ve skutkově podobných případech náhrady újmy.¹¹⁰

5.4.3. Další nemajetková újma

Další nemajetková újma je posledním samostatným nárokem odškodňovaným podle § 2958 NOZ. S tímto pojmem se v NOZ setkáváme poprvé, jelikož předchozí občanský zákoník rozeznával pouze bolestné a ztížení společenského uplatnění. Je tedy zřejmé, že zákonodárce zavedením tohoto pojmu sleduje rozšíření odškodňování újem na zdraví a životě, neboť zavádí další kategorii, kterou staví na roveň dvěma předchozím, ačkoliv v důvodové zprávě k NOZ se jí nijak více nevěnuje. V případě této újmy není zcela jednoznačné, jaké případy do ní spadají, jelikož tento pojem je příliš abstraktní. Existuje již pár rozhodnutí soudů, o něž se můžeme při definici této újmy opřít, avšak většinou zní zamítavě, jelikož požadované náhrady jsou ve většině případů podřazovány pod některý z ostatních institutů dle § 2598 NOZ, ať už pod bolestné či pod ztížení společenského uplatnění. Další nemajetková újma by měla danou dvojici doplňovat a měla by sloužit tomu, aby poskytla ochranu proti co možná největšímu spektru zásahů do tělesné integrity poškozeného, aby se dostalo na odškodnění všech potenciálně vzniklých nemajetkových újem na životě a na zdraví.¹¹¹

Z dikce zákona lze dovodit, že u dalších nemajetkových újem je předpokládáno dočasné trvání stavu, které poškozeného omezuje, stejně jako v úpravě bolestného a na rozdíl od ztížení společenského uplatnění, jehož náhrada je podmíněna trvalými následky. Tento okruh obsahuje variabilitu všech možných situací, s výjimkou těch útrap, které jsou spojené s bolestí. Dá se tedy říci, že prostřednictvím dalších nemajetkových újem budou odškodňovány ty újmy, které

¹¹⁰ Metodika Nejvyššího soudu k náhradě nemajetkové újmy na zdraví (bolest a ztížení společenského uplatnění podle § 2958 občanského zákoníku). Dostupné na <https://www.codexisuno.cz>

¹¹¹ JANDOVÁ, L., VOJTEK, P. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Komentář. 2. vydání.* Praha: C. H. Beck, 2019, s. 98-102

jsou dočasného rázu a nejsou vyvolané bolestmi. Pod pojmem dalších nemajetkových újem na zdraví si lze představit velice široký okruh situací, do kterých je poškozený v důsledku škodné události nedobrovolně vtažen. Může tak jít o ušlé příležitosti či významné dny, jako jsou zahraniční stáže, významné oslavy, promoce či svatby. Dalšími nemajetkovými újmami jsou například také nepříjemné situace, kterým je vystaven pacient v nemocnici, kdy je odkázán na pomoc zdravotních sester či v domácí péči na členy své rodiny. Tyto situace a pocity při nich prožívané známe všichni, kteří jsme strávili, byť jen pár dní v nemocničním pokoji, kdy jsme museli prožívat strach z budoucnosti, nejistotu, obavy z vyšetření či důsledky ztráty soukromí, mnohdy i nedůstojné zacházení či vystavování ostatním nepříjemným situacím, které bychom - nebýt způsobené újmami na zdraví - neprožili.¹¹²

Celou koncepci vyjádřenou v předešlém odstavci, která je dovozena na základě základních zásad NOZ, který staví na první místo člověka a jeho zájmy a respektování zákonného výkladu § 2958 NOZ, se bohužel vymyká rozhodnutí NS v případě, kdy řešil odškodnění této další nemajetkové újmy.¹¹³ Pokud bych měl shrnout předmětný judikát, jedná se o marginalizaci pojmu další majetkové újmy, přičemž NS fakticky minimalizuje možnost úspěšného uplatnění další majetkové újmy, přičemž tvrdí, že většina nároků je již obsažena v bolestném a s ním souvisejícími útrapami, ale nebere v potaz, že některé útrapy uvedené výše nemusí nutně být způsobené bolestí, nýbrž ostatními následky újmy na zdraví. O minimalizaci výše náhrady za další nemajetkovou újmu by se jednalo z toho důvodu, že bolestné je odškodňováno na základě metodiky, kde jsou uvedeny paušální částky za náhradu a její případné procentuální navýšení v případě nízkého věku či mimořádných schopností. O navyšování z důvodu další nemajetkové újmy není ani zmínka a v zásadě ani být nemůže, jelikož ta tvoří samostatný nárok, s čímž NS, jak vidno, nepočítá. Proto v tomto případě má hrát důležitou roli soud, který rozhodne o tomto samostatném nároku, což ovšem NS podle mého názoru ignoruje.¹¹⁴

¹¹² MALIŠ, D., *Co patří do tzv. nemajetkových újem při ublížení na zdraví?*, Advokátní deník [online]. Dostupné z <https://advokatnidenik.cz>

¹¹³ Usnesení Nejvyššího soudu 25 Cdo 2245/2017 ze dne 1. 11. 2017. Dostupné na <https://www.beck-online.cz>

¹¹⁴ MALIŠ, D., *Polemika s pohledem Nejvyššího soudu na tzv. další nemajetkové újmy při ublížení na zdraví*, Advokátní deník [online]. Dostupné z <https://advokatnidenik.cz>

Z mého pohledu na věc je zřejmé, že se NS snaží zachovat aplikování staré náhradové vyhlášky, či alespoň jejího ducha a neřídí se zákonnou úpravou dalších nemajetkových újem, které mají být samostatným nárokem, který nelze podřazovat pod extenzivní výklad bolestného. NS chce zároveň zajistit aplikaci jeho Metodiky, na které řada jeho soudců pracovala, a která s pojmem další majetkové újmy nepracuje zdaleka tak, jako s bolestným a se ztížením společenského uplatnění. Na druhou stranu souhlasím s názorem NS v tom, že nelze systematicky určit stanovení výše další nemajetkové újmy a tím pádem by mohlo docházet k relativizaci stanovení náhrady za újmu na životě a zdraví, která by dokonce i mohla v některých případech přesáhnout onen dvojnásobek doporučený na základě metodiky NS. Avšak nelze zde opomenout, že má-li být další nemajetková újma vskutku samostatným právním nárokem, nelze na její stanovení aplikovat úpravu obsaženou v Metodice, která jí prakticky opomíná a z tohoto důvodu ji ignorovat s tím závěrem, že je již zahrnuta v bolestném, tedy konkrétně v jejím širším smyslu, tedy jak bolesti fyzické, tak i duševního strádání; běžné obtíže spojené s ublížením na zdraví.¹¹⁵ A pokud nelze stanovit metodiku výpočtu další nemajetkové újmy, měla by se přenechat na volném uvážení soudů, nikoliv se potlačovat jako celek a podřazovat pod bolestné.

5.5 Ztráta osoby blízké

Při ztrátě osoby blízké vzniká nárok na náhradu újmy spojené s usmrcením blízké osoby. Na rozdíl od ztížení společenského uplatnění či od bolestného tato náhrada není vázána na primárního poškozeného, jelikož ten byl následkem škodné události usmrčen, a tak tato náhrada je určena tzv. sekundárním poškozeným, kterých je zpravidla i více. Důležité je hned na začátku podotknout, že při této náhradě není odškodňován onen zmařený život zesnulého, nýbrž osobní poměry sekundárních poškozených - např. rodinný či společenský život. Výklad pojmu „osoba blízká“ nám podává § 22 NOZ, kdy platí, že se jedná o osoby příbuzné v řadě přímé, sourozenec a manžel nebo partner a také další osoby, které jsou v obdobném poměru, pokud by újmu, kterou utrpěla jedna z nich, druhá důvodně pociťovala jako újmu vlastní. Nově tak mohou být osobami blízkými i osoby

¹¹⁵ Usnesení Nejvyššího soud 25 Cdo 2245/2017 ze dne 1. 11. 2017. Dostupné na <https://www.beck-online.cz>

sešvagřeně.¹¹⁶ V praxi se tudíž objevil i případ, kdy byla náhrada za usmrcení osoby blízké přiznána i zeťovi.¹¹⁷

V minulosti se újma za usmrcení osoby blízké nahrazovala dle § 444 OZ, kde byly paušálně stanoveny částky, které se mají vyplatit manželovi, dítěti či rodiči (240 tisíc Kč), sourozenci (175 tisíc Kč) a každému rodiči při ztrátě nenarozeného počatého dítěte (85 tisíc Kč). Už tehdy byly tyto částky relativně nízké, a proto docházelo k tzv. dvojkolejnosti odškodňování těchto nároků. Jelikož částky určené pro odškodnění byly paušalizované, nemohli se poškození domáhat stanovení vyšších částek prostřednictvím tohoto institutu, a tak byly odkazováni nálezem ÚS¹¹⁸ na uplatnění zbývajících nároků podle ustanovení na ochranu osobnosti. Následně bylo NS uplatňování nároku z ochrany osobnosti omezeno pouze na mimořádné případy¹¹⁹, i přesto však soudy onu mimořádnost vykládaly značně flexibilně.

Jako klíč k novému odškodňování nám slouží § 2959 NOZ, který ovšem neobsahuje žádnou konkrétnější úpravu, leč jen vágní postup, podle kterého se má újma odškodnit tak, aby plně vyvažovala utrpení manželovi, rodiči, dítěti nebo osobě blízké. Nelze-li jí takto určit, opět se setkáme s výkladem, dle kterého se má stanovit podle zásad slušnosti. Toto ustanovení opět v praxi působí značné obtíže, jelikož se soudy v rozhodování o těchto nárocích nemají o co opřít. Na jednu stranu zde byl úmysl zákonodárce nezasahovat do soudní moci stanovováním paušálních částek a požadavek dbát na rozmanitosti jednotlivých případů¹²⁰; na druhou stranu to ovšem vyvolalo problémy týkající se právní jistoty a spravedlivého očekávání toho, kdo se náhrady dovolává.

Na tomto místě je ale nutné připomenout, že zdaleka ne všechny náhrady za usmrcení osoby blízké jsou uplatňovány soudní cestou. V praxi je většina z těchto nároků odškodňována mimosoudní cestou. Jelikož jsou tyto nároky nejvíce uplatňovány z povinného ručení, musely si pojišťovny zvolit „svůj“ způsob, jak se s nároky vypořádat. A protože odškodňování těchto újem bylo zpočátku velkou

¹¹⁶ JANDOVÁ, L., VOJTEK, P. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Komentář. 2. vydání.* Praha: C. H. Beck, 2019, s. 140-142

¹¹⁷ Rozsudek Nejvyššího soudu z 18. 5. 2016, sp. zn. 6 Tdo 1421/2016. Dostupné na <https://www.beck-online.cz>

¹¹⁸ Nález pléna Ústavního soudu sp. zn. Pl. ÚS 16/04 ze dne 4. 5. 2005. Dostupné na <https://www.beck-online.cz>

¹¹⁹ Rozsudek *Nejvyššího soudu* ze dne 21. 12. 2009, sp. zn. 30 Cdo 5188/2007. Dostupné na <https://www.beck-online.cz>

¹²⁰ Důvodová zpráva k NOZ, s. 576-579. Dostupné <http://obcanskyzakonik.justice.cz>

neznámou, použily pojišťovny alespoň jeden zachytný bod v podobě Metodiky NS k odškodňování újem na zdraví - tedy onoho bodového systému v rámci bolestného, který se účinností NOZ zdvojnásobil. Z tohoto důvodu se zdvojnásobilo i pojistné plnění vyplácené z titulu náhrady újmy za ztrátu osoby blízké na dvojnásobek tehdejších paušálních částek stanovených občanským zákoníkem z roku 1964.¹²¹

Tento postup pojišťoven samozřejmě není podepřen platným zákonným ustanovením, avšak v praxi se i přesto používá. Jednak je to dáno jistě tím, že pozůstalí se většinou spokojí i s tak relativně nízkým odškodněním, než aby musely zvýšený požadavek náhrady předkládat soudu. Chvilé jakéhosi chaosu při stanovování náhrad pozůstalým byla překonána až v první polovině roku 2016, kdy NS dostal příležitost vyjádřit se k výši náhrady pozůstalým za usmrcení osoby blízké v rámci dovolání proti rozhodnutí v adhézním řízení. NS v tomto případě drasticky snížil přiznanou náhradu pozůstalým, která byla OS vyčíslena pro nezletilou dceru zesnulé na částku 4,5 miliónu Kč, na pouhých 700 tisíc Kč. Srovnatelně snížil náhradu i pro rodiče a bratra. V daném rozsudku NS stanovuje základní rozpětí náhrady újmy pro nejbližší okruh příbuzných, jakými jsou rodiče, děti a manželé, které se má dle jeho názoru poskytovat ve výši od 240 tisíce Kč do 500 tisíc Kč. To platí pro typové případy, kdy nejsou dány důvody zpřísnění či zmírnění.¹²²

Tímto rozhodnutím se NS do určité míry navrácí k předešlé právní úpravě, k tehdejším paušalizovaným částkám, alespoň co do jejich výše. Ačkoliv se NS odvolává na náleží ÚS, který konstatuje, že při stanovení částky náhrady ne nutno použít princip proporcionality, fakticky se jím sám neřídí. Dle tohoto principu totiž musí brát zřetel na rozhodnutí v obdobných případech, ale i v dalších, v nichž se jednalo o zásah do jiných osobnostních práv.¹²³ Existuje několik případů¹²⁴, kdy se částky za přiznané náhrady újmy pohybovaly v řádech miliónů Kč, ačkoliv nebyly zdaleka tak závažné, jako v tomto případě, ve kterém se jednalo o zavinění dopravní nehody škůdcem, na jejíž následky podlehl zraněním žena-matka nezletilé dcery.

Pomineme-li zásady slušnosti a zásadu proporcionality, dle kterých má soud rozhodnout o stanovení výše náhrady újmy za usmrcení osoby blízké, existuje

¹²¹ KAZDA, P., KAZDOVÁ, K. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Komentář. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2016, s. 55,56*

¹²² Rozsudek NS z 12. 4. 2016, sp. zn. 4 Tdo 1402/2015. Dostupné na beck-online

¹²³ Nález I. senátu Ústavního soudu ze dne 22. prosince 2015 sp. zn. I. ÚS 2844/14. Dostupné na <https://www.beck-online.cz>

¹²⁴ Např. kauza selhání lékařů Nemocnice Prostějov (= 2,7 miliónů Kč), záměna novorozenců v Třebíčské nemocnici (= 3,1 miliónu Kč) či spor Marka Vašuta s deníkem Aha! (= 1 milión Kč)

několik dalších faktorů, ke kterým je nutno v řízení přihlídnout. Aby byly plně odškodněny osoby blízké zesnulému, musíme zároveň přihlídnout k nim samotným. Budeme zde posuzovat především intenzitu a kvalitu vztahu těchto osob k zesnulému a věk obou osob. Dále pak jsou určitým způsobem privilegovány osoby v bližším příbuzenském vztahu, zejména se jedná o rodiče, děti a sourozence zesnulého. Naproti předchozí praxi, která přiznávala paušalizovanou náhradu újmy pozůstalému manželovi, byť se v době smrti jednoho z manželů rozváděli, nová právní úprava klade důraz i na tuto skutečnost. Stejně tak klade důraz i na negativní vztah k příbuznému či manželovi, jejich vzájemné odloučení, neprojevení zájmu atd. Všechny tyto faktory by se měly projevit ve výsledné částce přiznané náhrady. Dbát by se ale mělo i například na vospělost dítěte, jak intenzivně je schopno vnímat ztrátu rodiče a jak dlouhou dobu se s tím bude muset vyrovnávat.¹²⁵

Na druhé straně je také potřeba zohlednit, jak se k věci staví škůdce, který úmrtí osoby způsobil. Přirozeně bude utrpení pozůstalých prohloubeno jeho pohrdáním životem zesnulého, lhostejností vůči pozůstalým či jeho arogance. V případě jeho omluvy, projevení lítosti či pokusu zmírnit následky jeho jednání vůči pozůstalým, je zde namístě přistoupit k nepatrnému snížení náhrady újmy. Jako další satisfakce pozůstalých může být vnímáno odsouzení škůdce, které je ovšem spojeno s uplatňováním veřejné moci, tedy nezávisle na uplatňování moci soukromé, i přesto se však může promítnout do sféry pozůstalých v prožívání jejich útrap spojených se ztrátou blízké osoby. Je nutné také posoudit, jaké následky měla škodní událost na samotného škůdce, kdy autonehodou je typicky zasaženo i do jeho osobnostní sféry. A nemusí se jednat pouze o demolici jeho auta, ale například o vážné zranění či úmrtí jeho spolujezdce či morální odsouzení ze strany jeho rodiny, které na něj mají jistě také negativní vliv.¹²⁶

Významným ukazatelem je také způsob zavinění škůdce. Do náhrady újmy se promítne, pokud jednal s úmyslem jinou osobu usmrtit. U dopravních nehod se ovšem v drtivé většině případů setkáváme „pouze“ s nedbalostním zaviněním, typicky se v našem případě bude jednat o usmrcení z nedbalosti dle § 143 trestního zákoníku. Co se týče majetkové sféry poškozeného, k té bude přihlíženo pouze ve výjimečných případech. Mediační právo soudce by z tohoto hlediska mělo být omezeno pouze tím, aby jeho výrok o náhradě škody neměl na škůdce likvidační

¹²⁵ JANDOVÁ, L., VOJTEK, P. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Komentář. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2019, s. 141-143*

¹²⁶ MALIŠ, D., *Kam kráčíš, náhrado při usmrcení osoby blízké?* Dostupné na <https://www.epravo.cz>

dopad, jelikož to by přirozeně mělo dopad i do sféry nárokování částky pozůstalým, typicky při dobývání pohledávky. V potaz se vezmou nejen majetkové poměry škůdce, ale i potenciální výdělků do budoucna.¹²⁷

Obdobně jako v Metodice NS k odškodňování újem na zdraví se i zde použije valorizace náhrad z hlediska vývoje průměrné hrubé měsíční nominální mzdy za rok předcházející smrti poškozeného. Pro stanovení základu částky se tak počítá s dvacetinásobkem této mzdy, která může být nadále modifikována na základě ukazatelů, které jsem zmínil výše. Tento výpočet se ovšem použije pouze pro nejbližší příbuzné, tedy pro manžela, rodiče a děti. Ostatním příbuzným bude stanovena zpravidla nižší náhrada, která se mj. bude odvíjet od náhrady přiznané nejbližším příbuzným. Má-li být do budoucna sjednocena rozhodovací praxe soudů o nároku při usmrcení osoby blízké, je stejně jako u Metodiky NS vhodné a doporučované, aby se případné zvýšení či snížení přiznaných náhrad pohybovalo v rozmezí pouze několika desítek procent, přičemž stropem by měl být opět dvojnásobek základní částky vypočtené dle tohoto postupu.¹²⁸

5.6. Ztráta na výdělku

V tomto případě se jedná o typickou majetkovou újmu, která se dále dělí na dvě části: náhradu ztráty na výdělku po dobu trvání pracovní neschopnosti a po jejím skončení. V obou případech se nahrazuje průměrný výdělek, kterého by poškozený dosahoval před škodnou událostí. Od tohoto výdělku se ovšem odečítá částka, kterou poškozený obdrží z nemocenského pojištění. Jedná se o důchod, který mu vyrovnává jeho průměrný výdělek.¹²⁹ Protože NOZ se dále průměrným výdělkem nezabývá, při jeho stanovení vycházíme ze zákoníku práce, který nám říká, že průměrný výdělek se stanovuje za rozhodné období, kterým je předcházející čtvrtletí, přičemž neodpracoval-li v něm poškozený alespoň 21 dní za měsíc, stanoví se jeho pravděpodobný výdělek, který se v konečném důsledku může posuzovat podle výdělku ostatních zaměstnanců vykonávajících stejnou práci.¹³⁰

Výpočet u zaměstnance nebývá nijak složitý, jelikož se vychází z jeho hodinové mzdy či z výdělku za směnu, komplikace ovšem nastávají u osob

¹²⁷ JANDOVÁ, L., VOJTEK, P. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Komentář. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2019, s. 143-145*

¹²⁸ JANDOVÁ, L., VOJTEK, P. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Komentář. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2019, s. 146-148*

¹²⁹ Ust. § 2962,2963 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník

¹³⁰ Ust. § 351-362 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce

samostatně výdělečně činných, které musejí dokládat daňové přiznání, účetní doklady a peněžní deníky. Náhradu ztráty na výdělku může dokonce požadovat i osoba, která v současné době nepracuje, a to pokud prokáže, že měla do práce nastoupit, ale vlivem poškození ze škodné události do ní nastoupit nemůže. Typicky se bude jednat o případ, kdy poškozený již má uzavřenou pracovní smlouvu se zaměstnavatelem a v ní určený i datum nástupu do práce.¹³¹

Uzavřená pracovní smlouva nemusí být podmínkou, protože zákon počítá i s možností, že pracovní smlouva uzavřena není, přesto se ale dá počítat s tím, že poškozený by pracovat začal v období, kdy nemůže vzhledem k důsledkům škodné události. Poškozený v takovém případě musí unést důkazní břemeno a dokázat, že pracovní smlouva by uzavřena byla, nebýt škodné události. Zákon tak myslí například i na studenty posledního ročníku škol či na čerstvé absolventy, kteří shánějí své uplatnění v praxi. Z logiky věci vyplývá, že u takových případů bude značně ztížené vyčíslení této náhrady ztráty výdělku, jelikož žádného prozatím nedosahují, a nemají ho ani stanovený v pracovní smlouvě či mzdovém výměru. Vystačit si zde tedy musíme s průměrným výdělkem v oboru, na který se student v době svého studia připravoval.¹³²

Jak již bylo naznačeno výše, druhým způsobem náhrady při ztrátě na výdělku je náhrada po skončení pracovní neschopnosti. V tomto případě se hradí ta majetková újma, která je způsobena škodnou událostí, v jejímž důsledku je poškozený omezen či dokonce úplně vyloučen z možnosti výdělku. V potaz se musí brát také skutečnost, zdali je poškozenému přiznán invalidní důchod, jenž se odečítá od jeho průměrného výdělku, jehož dosahoval před škodnou událostí. Klade se důraz na to, aby se hradila jen ta část ztráty výdělku, která je objektivně zapříčiněna onou škodnou událostí. Zohlední se tedy, zdali je poškozený schopen i nadále pracovat a případně na jaké pozici. Často se totiž stává, že poškozený je v důsledku škodné události nucen změnit pracovní pozici, jelikož vzhledem ke svému handicapu mu není umožněno pokračovat na pozici dosavadní. Obvykle se jedná o pozici, která je pro poškozeného méně náročná, tudíž snesitelnější vzhledem k jeho zdravotnímu stavu, ale zároveň také hůře placená. Škůdce tedy nahradí rozdíl mezi průměrným výdělkem z přechozí pracovní pozice a výdělkem na pozici nové, s potenciálním snížením částky, kterou poškozený obdrží z invalidního důchodu.

¹³¹ JANDOVÁ, L., VOJTEK, P. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Komentář. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2019, s. 149,150*

¹³² Ust. § 2962, odst. 2 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník

Ten ovšem není podmínkou, aby poškozenému byla přiznána náhrada na ztrátě výdělku po době pracovní neschopnosti.¹³³

Je nutné posoudit i to, zdali má poškozený reálnou možnost nějakého pracovního uplatnění i s jeho handicapem. Má-li možno se někde uplatnit a nevyužije-li takové možnosti, nesmí to jít k tíži škůdce. Zároveň je nutné zvažovat, čím je jeho neúspěšné hledání pracovního místa způsobeno, přičemž platí, že je-li to způsobenou pouze situací na pracovním trhu, není škůdce povinen hradit ztrátu na výdělku. K tomu slouží dávky hmotného zajištění nezaměstnaných osob. Jinou věcí ovšem je, pokud má poškozený nějaké přetrvávající bolesti či je nucen podstoupit další léčebné procedury, ačkoliv jinak by již byl schopen práci vykonávat. V takovém případě je škůdce povinen mu výdělek nahradit.

Co se týče valorizace náhrady za ztrátu výdělku, ta se provádí ve dvou rovinách: objektivní a subjektivní. Objektivní rovina spočívá v tom, že soud musí při stanovení náhrady posoudit vývoj růstu mezd v daném oboru. K pomoci mu mohou být různé prognózy či vývoj za předchozí období. Subjektivní rovina tkví v tom, že soud bere v potaz možný kariérní postup poškozeného. To může být v mnoha ohledech velmi ošemetná otázka, protože není moc pokladů, ze kterých by se dalo při posuzování vycházet. Posloužit však mohou interní kariérní systémy či služební zákon.¹³⁴

Ač konec trvání této povinnosti není zákonem stanoven, lze usuzovat, že nárok na náhradu za ztrátu na výdělku trvá do doby, dokud není poškozený schopný vykonávat výdělečnou činnost v té míře, v jaké jí byl schopen vykonávat před škodnou událostí. Dalším způsobem zániku povinnosti hradit škodu je dosažení důchodového věku, protože povinnost hradit ztrátu na výdělku z logiky věci trvá jen po dobu, po kterou trvá výdělečná činnost.

5.7. Náklady léčeni

Jak vyplývá z nadpisu, tyto náklady jsou svou povahou přímo spjaté s léčbou poškozeného. Nemusí se jednat pouze o náklady na léčebný proces, za určitých okolností do nich můžeme zahrnout i náklady na dopravu příbuzných poškozeného do nemocnice, obstarávání jeho záležitosti či náklady na pečovatelskou službu, není-li poškozený s to pečovat o sebe sám, vzhledem k jeho

¹³³ JANDOVÁ, L., VOJTEK, P. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Komentář. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2019, s. 152,153*

¹³⁴ JANDOVÁ, L., VOJTEK, P. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Komentář. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2019, s. 154,155*

handicapu. Jednak tedy můžeme rozdělit tyto náklady na samotný léčebný proces a péči o jeho zdraví, což se pojí s poskytováním léčebných procedur nad rámec činností, které jsou hrazeny z veřejného zdravotního pojištění, které škůdce samozřejmě hradit nemusí, dále se pak jedná o náklady na péči o zdravotně postiženou osobu a na závěr také o náklady na péči o její domácnost.¹³⁵

Ukončení léčebného procesu tak automaticky neznamená, že náklady na léčení již dále poškozený nemůže požadovat, ba naopak. Lékařské zákroky jsou totiž z velké části kryty právě zdravotním pojištěním, tedy většina nákladů přichází až po jejich provedení. Může se pak jednat například o zdravotní pomůcky, které je poškozený nucen využívat, léky na snižování bolesti či jakékoliv další prostředky k udržení jeho stabilizovaného stavu.¹³⁶

Po ustálení zdravotního stavu přichází na řadu posoudit, zdali je poškozený schopný se postarat sám o sebe a obstarat si své záležitosti. Není-li toho pro svůj zdravotní stav schopen a nelze-li předpokládat, že se jeho zdravotní stav v budoucnu zlepší, je oprávněn po škůdci požadovat náklady na svou péči. Za další je také oprávněn požadovat náhradu výdajů spojený s péčí o jeho domácnost.¹³⁷ Z hlediska těchto nákladů musíme rozlišovat, zdali je realizuje profesionální služba nebo člen rodiny poškozeného. Profesionální služba bude činnost vykonávat zpravidla za znatelně vyšší náklady než člen rodiny, jelikož ten není při této činnosti zatížen daní, odvodem na sociální a zdravotní pojištění a nesnaží se o přiměřený zisk.

Dále je potřeba osvětlit, v jaké míře se musí člen rodiny zapojit do obstarávání potřeb poškozeného v domácnosti, aby vůbec vznikl nárok požadovat tyto náklady. K tomu nám zákon nic víc neřekne, z judikatury ovšem vyplývá, že to musí být v takovém rozsahu, který svou mírou převyšuje běžnou lidskou a rodinnou solidaritu a vymyká se běžné rodinné spolupráci a přirozené bezplatné péči.¹³⁸

Na závěr by se hodilo říci pár slov o výši takového nároku. Jednoduché ji bude určit u poskytovatelů pečovatelských služeb, které vydávají své ceníky odvíjející se od jednotlivých typů činností. Jak jsme si již ale řekli, pro rodinné

¹³⁵ Ust. § 2960 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník

¹³⁶ JANDOVÁ, L., VOJTEK, P. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Komentář. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2019, s. 157*

¹³⁷ Ust. § 2960 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník

¹³⁸ Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 14. 1. 2015, sp. zn. 31 Cdo 1778/2014. Dostupné na <https://www.beck-online.cz>

příslušníky tyto použít nelze. Pro ohodnocení takových činností musí soudce užít svého vlastního uvážení, jelikož nejsou podklady, o které by mohl své rozhodnutí opřít. Důvody pro jeho rozhodnutí musí také náležitě odůvodnit a popsat, jak k nim došel. Často bude u těchto případů vycházet z odměny přiznávané pracovníkům poskytujícím pečovatelskou službu podle vyhlášky č. 505/2006 Sb. Je nutné také zohlednit, jestli je poškozenému přiznán i příspěvek na péči podle zákona o sociálních službách, který by se od náhrady nákladů na léčení případně odečetl.¹³⁹

5. 8. Náklady na výživu

Náklady na výživu jsou typickým majetkovým nárokem, jenž jsou oprávněny po škůdci požadovat dva druhy osob. Prvním typem těchto osob jsou pozůstalé osoby, kterým zemřelý ke dni své smrti poskytoval či byl povinen poskytovat výživu. Druhým typem jsou jiné osoby, kterým lze ze slušnosti přiznat náklady na výživu, ačkoliv zemřelý k nim vyživovací povinnost neměl, přesto ji však plnil. Limitem pak logicky je ta částka, kterou by byl platil škůdce poškozenému z titulu náhrady na výděleku, případně na důchodu, tj. maximální částka, kterou by zemřelý měsíčně inkasoval.¹⁴⁰

Pokud je stanovena výše nákladů na výživné, zbývá ještě určit, po jak dlouhou dobu bude výživné poskytováno. Zde hrají roli dvě okolnosti, které se dělí podle toho, komu je výživné poskytováno. Pro pozůstalé se tato doba určí s přihlédnutím k tomu, jak dlouho by zemřelý pravděpodobně žil, kdyby jeho život předčasně neskončil škodnou událostí. To je samozřejmě velice ošemetná otázka, která závisí na mnoha proměnných, jakými jsou například věk zemřelého, jeho životní styl či genetická onemocnění. Protože nelze s přesností zkoumat každý aspekt života zemřelého, určitým vodítkem nám mohou v této věci být úmrtnostní tabulky vydávané Českým statistickým úřadem.¹⁴¹

U druhé skupiny osob je určení této doby mnohem exaktnější, jelikož té škůdce přestává platit náklady na výživu v době, kdy by zemřelému vyživovací povinnost pravděpodobně skončila, což bude zpravidla dnem, kdy osoba nabyde schopnost sama se žít. I u této skupiny osob se však může uplatnit podmínka zániku nároku na vyplácení nákladů na výživu jako u první skupiny osob, tedy pravděpodobný den smrti vyživovatele. Aplikace této podmínky nastane

¹³⁹ Nález I. ÚS 46/12 ze dne 10. 10. 2011. Dostupné na <https://www.beck-online.cz>

¹⁴⁰ Ust. § 2966, 2967 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník

¹⁴¹ MARKOVÁ, P. *Náhrada nákladů na výživu pozůstalým jako forma odškodnění dle občanského zákoníku*. Dostupné na <https://www.epravo.cz>

u vyživovatele, u kterého by se dalo očekávat, že vzhledem ke svému pokročilejšímu věku, zemře dříve, než by byla osoba, které plní vyživovací povinnost, schopna se sama uživit.¹⁴²

Výše částky na náklady na výživné pak bude opět snížena v případě, pobírali vyživovaná osoba nějakou dávku důchodového zabezpečení (v tomto případě zpravidla vdovský, vdovecký či sirotčí důchod). Potíž nastane v momentě, kdy zemřelý poskytoval výživné vyživované osobě nikoli ve formě finanční částky. Výživné se totiž nemusí nutně plnit ve formě peněz, ač je to samozřejmě ten nejčastější způsob, ale může být plněno i naturálně, například poskytováním bydlení či formou práce. Nelze samozřejmě požadovat po škůdci, aby práce konal za zemřelého, lze tím ale ovlivnit výslednou částku, kterou bude škůdce vyživované osobě platit.¹⁴³

Namísto peněžitého důchodu lze za určitých podmínek přiznat vyživované osobě právo požadovat po škůdci tzv. odbytné. Těmito podmínkami jsou žádost poškozeného a existence důležitého důvodu. Tento způsob vypořádání je určitým osvobozením pro škůdce, který se s vyživovanou osobou jednou provždy vyrovná poskytnutím jednorázového odbytného.¹⁴⁴

5. 9. Náklady právního zastoupení

Jak již název napovídá, jedná se o náklady na využití advokáta či obecného zmocněnce, kterého si poškozený vezme za účelem vyřízení jeho nároků uplatňovaných po pojišťovně škůdce. Co se týče výše těchto nároků, platí pro ní advokátní tarif. Dle tohoto tarifu může být odměna advokáta sjednána smluvně či mimosmluvně. U smluvního typu se setkáme se sazbou hodinovou, fixní či podílovou. U mimosmluvní dohody je nutné řídit se mimosmluvní odměnou za jeden úkon právní služby, který advokát vykoná. Mimo to se ještě advokátovi hradí náhrada hotových výdajů a náhrada za promeškaný čas.¹⁴⁵ U zastoupení při uplatnění nároků z povinného ručení pak bývá obvyklé stanovení odměny advokáta

¹⁴² JANDOVÁ, L., VOJTEK, P. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Komentář. 2. vydání.* Praha: C. H. Beck, 2019, s. 160, 161

¹⁴³ MARKOVÁ, P. *Náhrada nákladů na výživu pozůstalým jako forma odškodnění dle občanského zákoníku.* Dostupné na <https://www.epravo.cz>

¹⁴⁴ Ust. § 2968 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník

¹⁴⁵ Vyhláška č. 177/1996 Sb., o odměnách advokátů a náhradách advokátů za poskytování právních služeb (advokátní tarif)

podle podílu na získaném odškodnění a náhradě právního zastoupení, který se obvykle pohybuje mezi pěti a dvaceti procenty.

Náhrada právního zastoupení se však nehradí v každém případě. To znamená, že ne v každém případě, kdy si vezmeme na pomoc advokáta, dostaneme od pojišťovny zaplacené výdaje na něho. Z tohoto důvodu je napřed vždy nutné posoudit, zdali je opravdu nutné požádat advokáta o pomoc. Při tomto zvažování bychom se měli především řídit složitostí nároku, který budeme proti pojišťovně vznášet. Zjednodušeně lze říci, že při banálních dopravních nehodách, kdy jsou poškozeny pouze plechy na automobilu, a žádná osoba neutrpěla zranění, díky nimž by posléze uplatňovala náhradu za újmu na zdraví, není nutné si platit advokáta. Samozřejmě to vždy závisí na rozhodnutí účastníků autonehody, ovšem v tomto případě by mělo být rozhodnutí motivováno i tím, že za takto vynaložené náklady právního zastoupení se poškozený stěží dočká náhrady. Nicméně jsou samozřejmě i případy autonehod natolik složité, že je nutná právní pomoc již od počátku, například při zmíněném nároku při uplatnění náhrady za újmu na zdraví či za usmrcení osoby.¹⁴⁶

Pokud se budeme bavit o uplatňování těchto nároků, lze je uplatnit dvěma cestami: soudně a mimosoudně. Se soudním uplatněním si nemusíme lámat hlavu, jelikož soud rozhodne na návrh o jejich výši a případně uloží škůdci náklady zaplatit, za něž bude následně v některých případech náklady hradit pojišťovna. Ovšem při mimosoudním uplatnění tohoto nároku se můžeme setkat s obtížemi, jelikož nám je nikdo autoritativně nevyčíslí a neuloží je zaplatit. Vzhledem k nejednotnosti byla uzavřena smlouva mezi Českou kanceláří pojistitelů a Českou advokátní komorou s platností od 1. 7. 2009. Dle této dohody bude ČKP poskytovat náhradu nákladů právního zastoupení na účet advokáta, který jí předloží fakturu o poskytnutí právních služeb, avšak maximálně do výše tří právních úkonů dle Advokátního tarifu. Pokud bude mít poškozený advokátů více, hradí se odměna pouze jednomu z nich. Uplatnění tohoto nároku je mimo jiné i to, že poškozený doručí ČKP plnou moc udělenou advokátovi dříve, než ČKP ukončí šetření pojistné události.¹⁴⁷

Nyní se dostávám k podmínce specifikované přímo v zákoně č. 168/1999 Sb., za níž bude ČKP hradit tyto náklady. Opět je na místě vzpomenout důležitost a složitost nároku, který poškozený uplatňuje, jelikož to úzce souvisí s tím, zdali

¹⁴⁶ JANDOVÁ, L., VOJTEK, P. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Komentář. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2019, s. 168-171*

¹⁴⁷ KAZDA, P., KAZDOVÁ, K. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Komentář. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2016, s. 60,61*

bude náhrada poskytnuta. Tak tedy platí, že při uplatňování nároku na náhradu způsobené újmy na zdraví nebo při usmrcení jsou poškozenému hrazeny náklady na právní zastoupení vždy a již od počátku šetření pojistné události. Není zde žádná další podmínka, kterou by poškozený musel splnit, aby mu byly náklady pojišťovnou uhrazeny. To vyplývá ze samotné složitosti při uplatňování tohoto nároku.¹⁴⁸

Na druhou stranu jsou zde i nároky, při jejichž uplatnění poškozený právní pomoc advokáta za každou cenu nepotřebuje. Těmito nároky jsou nároky dle § 6 odst. 2 písm. b) a c), tedy například uplatňování náhrady za ušlý zisk, skutečné škody na vozidle a náklady na vypůjčení náhradního vozidla. Podmínkou pro úspěšné uplatnění nákladů na advokáta při těchto nárocích je to, že pojistitel poruší své povinnosti, zejména tím, že neukončí šetření pojistné události do tří měsíců od uplatnění práva na plnění poškozeným. Zde se totiž počítá s tím, že uplatnění tohoto nároku již bude vyžadovat právní znalosti na úrovni přesahující běžného poškozeného bez právního vzdělání a patrně i nutnosti uplatnit tento nárok v občanském soudním řízení.¹⁴⁹

Na závěr je důležité připomenout, že se hradí pouze náklady účelně vynaložené, které jsou spojeny s uplatňováním nároku na pojistné plnění. Vzhledem k tomu může být problematické uplatňování nároku na náhradu právního zastoupení v případě tzv. adhezního řízení před soudem, zvláště pak pokud škůdce nesplnil svou oznamovací povinnost o škodné události svému pojistiteli. V takovém případě se rozhodovací praxe přiklání k tomu, že takovéto náklady se škůdci hradit nemají, jelikož v daném případě nebude mít pojistitel možnost se k danému nároku vyjádřit.

¹⁴⁸ Ust. § 6 odst. 2 písm. d) zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů

¹⁴⁹ Ust. § 6 odst. 2 písm. d) zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů

6. Odpovědnost za škodu způsobenou provozem vozidla

V případě odpovědnosti za náhradu škody způsobené provozem vozidla stačí splnění méně podmínek odpovědnosti, než je tomu u odpovědnosti obecné. Předpoklady této odpovědnosti jsou pouze škoda, škodná událost vyvolaná zvláštní povahou provozu a příčinná souvislost mezi nimi. Oproti předpokladům u obecné náhrady škody zde tedy chybí jak protiprávní jednání, tak zavinění. Subjektivní odpovědnost zde totiž nehraje roli, důležitá je objektivní odpovědnost, ze které se lze vymanit pouze prokázáním vyšší moci nebo spoluzaviněním poškozeného. Pokud se jedná o první případ vyvinění, lze ho uplatnit pouze v případě, že škoda nebyla způsobena okolnostmi, které mají svůj původ v provozu. Co se týče druhého případu, lze to jen za předpokladu, že se jedná o výlučné spoluzavinění poškozeného.¹⁵⁰

6.1. Objektivní odpovědnost

Vzhledem k tomu, že provoz vozidla skýtá nepřehledné množství rizik spojených nejen s jeho technickým stavem, ale i jeho uzpůsobením k vyvinutí vysoké rychlosti a tím pádem horší ovladatelnosti a v neposlední řadě i prostor pro mnoho nahodilých událostí, k nimž může jeho provozem dojít, je nutné, aby i odpovědnost za škodu způsobenou při jeho provozu dokázala pokrýt co největší množství těchto rizik. K tomu je nutné, aby se provozovatel vozidla nemohl vyvinut z této odpovědnosti pouze tím, že prokáže, že si počínal v souladu se zákony a nedošlo tak z jeho strany k porušení právní povinnosti. Z těchto důvodů se zákonná úprava přichýlila k objektivní odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, jelikož jen za předchozí kalendářní rok překročil počet dopravních nehod na území ČR hranici sta tisíc a je potřebné, v zájmu zachování právní jistoty, aby došlo k odškodnění co největšího procenta poškozených, kteří se na nehodě participovali, avšak nezavinili ji.¹⁵¹

Hned na začátek je nutné si osvětlit rozdíl mezi obecnou a objektivní odpovědností. Jak název u první zmíněné napovídá, tato odpovědnost se presumuje všude tam, kde není stanovena odpovědnost objektivní. Na druhou stranu pro uplatnění odpovědnosti objektivní musí existovat ustanovení, které nám určuje, že

¹⁵⁰ NOVOTNÝ, P., KOUKAL, P., ZAHOŘOVÁ, E. *Nový občanský zákoník*. Praha: Grada, 2014, s. 75-78

¹⁵¹ KARFÍKOVÁ, M., PŘIKRYL, V., VYBÍRAL, R. a kolektiv. *Pojišťovací právo. 2.* přepracované vydání. Praha: Leges, 2018, s. 372-374

se jedná o tuto odpovědnost. V případě odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla je to § 2927 odst. 2, který nám dále stanoví i podmínky, za jakých se provozovatel odpovědnosti zproští.¹⁵²

Jak jsme si již řekli, objektivní odpovědnost za škodu způsobenou provozem vozidla spočívá v tom, že se při ní nevyžaduje zavinění škůdce, ani jeho protiprávní jednání. Objektivní odpovědnost lze ovšem dále členit podle způsobu, zdali existuje vůbec nějaká možnost liberace. V našem případě se jedná o odpovědnost, u níž jsou dány některé liberační důvody, které rozvedu v dalším odstavci. Typickým příkladem, kdy neexistuje vůbec žádná možnost liberace, je odpovědnost za nezákonné rozhodnutí nebo nesprávný úřední postup, tady se jedná o objektivní odpovědnost, kterou nazýváme absolutní.¹⁵³

Jediným zákonným liberačním důvodem je tedy situace, kdy provozovatel prokáže, že škodě nemohl zabránit ani při vynaložení veškerého úsilí, které po něm lze spravedlivě požadovat. Průlom do tohoto liberačního důvodu nastává za situace, kdy škoda byla způsobena okolnostmi, které mají svůj původ v provozu. Tímto ustanovením je přeneseno riziko na provozovatele nejen automobilů, ale i letadel, vlaků a dalších dopravních prostředků, které mohou být koneckonců poháněny i lidskou silou. Toto riziko spočívá v tom, že provozovatel takového dopravního prostředku odpovídá za škodu i v případě, kdy prokáže, že vyvinul veškeré možné úsilí, které po něm bylo možné spravedlivě požadovat, aby škodě zabránil. Okolnostmi mající svůj původ v provozu jsou například selhání brzd automobilu, vyřazení motorů letadla z provozu chybou systému, vykolejení vlaku či nekompetentní osoby při jejich ovládní.¹⁵⁴

6.2. Provoz vozidla

Pojem provoz vozidla dlouhá léta činil pojišťovněm a následně i soudům při rozhodování o náhradě škody nemalé potíže, neboť odpověď na otázku, zdali je vozidlo v provozu má fatální dopad na povinnost pojišťovny vyplatit pojistné plnění z povinného ručení. Tuto otázku je tak důležité zodpovědět právě proto, že samotný zákon upravující povinné ručení z roku 1999 má ve svém názvu pojem „provozu

¹⁵² LOJDA J. *Nový OZ přináší drobné změny v odpovědnosti za škodu*. Dopravní noviny. 2014. Dostupné na <https://www.dnoviny.cz>

¹⁵³ KOBLIHA, I., ELISCHER, D., HOCHMAN, J., et al. *Náhrada škody podle občanského a obchodního zákoníku, zákoníku práce, v oblasti průmyslového vlastnictví a podle autorského práva: praktická příručka*. Praha: Leges, 2012, s. 87-90

¹⁵⁴ Ust. § 2927 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník

vozidla“. Z uvedeného vyplývá, že není-li vozidlo v provozu, nemá jeho vlastník či provozovatel právo na vyplacení pojistného plnění po pojišťovně z povinného ručení. Protože definice provozu vozidla chyběla v tomto zákoně a nenajdeme ji ani v jiných právních předpisech, musel být až donedávna ponechán výklad tohoto termínu na soudech při aplikaci práva. Jelikož se nic nezměnilo ani s příchodem NOZ, museli jsme být odkázáni na judikaturu Nejvyššího soudu ČR.

Jedním z vodítek, jak si pojem provozu vozidla vyložit, byl bezesporu rozsudek Nejvyššího soudu ČR ve věci pojistného podvodu, kterého se zúčastnil řidič vozidla a další spoluviníci, a do celé věci byly zapleteny také České dráhy. Ve věci se jednalo právě o výklad pojmu provozu vozidla, neboť řidič vozidla se úmyslně dopustil protiprávního jednání, jelikož „odstavil“ své vozidlo na kolejích nedaleko železničního přejezdu a jedoucí vlak ho srazil. Do celé věci tak byly vtaženy České dráhy a.s., neboť jejich vlak vykolejil a škoda byla vyčíslena na více než 20 miliónů korun. Pojistitel, kterým byla Česká pojišťovna a.s. se bránila argumentací, že jednak vozidlo nebylo v pohybu, tedy že se nejednalo o provoz vozidla, a také že pojistník a zároveň viník se dopustil protiprávního jednání. Tato argumentace však nebyla brána v potaz a Nejvyšší soud ČR rozhodl, že protiprávní jednání viníka neznamená vyloučení odpovědnosti provozovatele a také, že není rozhodné, zdali byl motor vozidla v chodu při vzniku nehody. NS se tak postavil za právní jistotu a ochranu zájmů poškozených.¹⁵⁵

Nyní tedy bylo jisté, že vozidlo může být v provozu, ačkoliv není v běhu jeho motor, nicméně to nám ještě nestačí a pro úplné pochopení termínu „provozu vozidla“ se musíme podívat na rozhodování soudů na nadnárodní úrovni, tedy na SDEU. SDEU řešil již tři stěžejní případy, které nám dotvářejí téměř úplnou definici pojmu provozu vozidla. Nicméně ani SDEU se při řešení těchto věcí neměl o co opřít, stejně jako české soudy, jelikož směrnice¹⁵⁶ Evropského Parlamentu a Rady 2009/103/ES definici tohoto pojmu neoznačuje.

Nebudu se zde detailně zabývat každým ze tří rozsudků Evropského soudního dvora, nýbrž pouze shrnu nosné myšlenky. Zjednodušeně lze říci, že SDEU zaujal velice podobný postoj jako NS na národní úrovni. Nejdříve SDEU roku 2014 ve věci D. Vnuka judikoval, že není relevantní, zdali je vozidlo (v tomto

¹⁵⁵ Rozsudek NS ze dne 18. března 2015, sp. zn. 25 Cdo 3925/2013. Dostupné na <https://www.beck-online.cz>

¹⁵⁶ 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. Dostupné z <https://ec.europa.eu>

případě traktor) používáno za účelem jeho použití jako dopravního prostředku. SDEU tak uvádí, že provozem vozidla se rozumí jakékoliv použití vozidla, které odpovídá jeho funkci. V daném případě tak stačilo, že řidič traktoru couval s valníkem do stodoly a srazil přitom D. Vnuka ze žebříku, v takovém případě je tedy dána odpovědnost z provozu vozidla, jelikož se jedná o použití vozidla.¹⁵⁷

Dalším dílem skládačky byly dva nedávné rozsudky z roku 2017. První z nich byl z Portugalska, kde další traktor zabil osobu, když se převrátil při práci na poli. V tomto případě traktor opět nesloužil jako dopravní prostředek, nýbrž jako pohon pro čerpadlo, nicméně i tak SDEU rozhodl, že se o provoz vozidla jednalo, ačkoliv vůz nebyl v pohybu, neúčastnil se provozu a nebyl používán ani jako dopravní prostředek.¹⁵⁸ Poslední případ se stal při provozu vojenského vozidla, kdy se toto pohybovalo v prostoru, který byl určen pro pásová vozidla, jímž toto vozidlo nebylo, a došlo ke zranění osoby. Tentokrát SDEU judikoval, že čl. 3 Směrnice má být vykládán v tom smyslu, aby zabránil vnitrostátním právním úpravám vyloučit odpovědnost z provozu vozidla na komunikacích, které tomuto provozu nejsou uzpůsobeny.¹⁵⁹

Všechny tři uvedené rozsudky SDEU mají společné to, že se každý z nich staví proti rozhodnutí vnitrostátních soudů a zařazuje dané použití vozidla pod pojem „provoz vozidla“. Je zde tedy jistá tendence, která se objevila u nás již v rozhodnutí NS ČR v roce 2013, totiž chránit zájmy a právní jistoty poškozených a možnost uplatňovat takové nároky po pojišťovnách, kde měl viník sjednané povinné ručení.

Na závěr tohoto bodu bych se ještě zmínil o aktuálním vývoji situace ohledně snahy definování pojmu „provoz vozidla“. Jak jsem naznačil, otázka, zdali je vozidlo v pohybu, nebo není, je stěžejní z hlediska rozhodnutí, jestli uplatnit nárok na odškodnění v rámci povinného ručení nebo havarijního pojištění, máme-li ho sjednané. Není-li totiž vozidlo v provozu, nelze uplatnit nárok po viníkovi z jeho povinného ručení. Protože je potřeba takové všeobecné platné definice stále tíživější, je v současné době v projednávání Evropské komise návrh na změnu Směrnice 2009/103/ES z 24. 5. 2018. Z důvodové zprávy návrhu a z návrhu

¹⁵⁷ Rozsudek Soudního dvora (třetího senátu) ze dne 4. září 2014. Dostupné na <https://eur-lex.europa.eu>

¹⁵⁸ Rozsudek Soudního dvora (velkého senátu) ze dne 28. listopadu 2017. Dostupné na <https://eur-lex.europa.eu>

¹⁵⁹ Rozsudek Soudního dvora (šestého senátu) ze dne 20. prosince 2017. Dostupné na <https://eur-lex.europa.eu>

samotného je zřejmé, že se Evropský parlament a Rada ztotožňují s názorem SDEU a prakticky vtělují všechna jeho tři rozhodnutí do článku 1a, jenž má být vložen do článku 1 Směrnice ve znění: „1a. „*provozem vozidla*“ *jakékoli použití takového vozidla, obvykle určeného k tomu, aby sloužilo jako dopravní prostředek, které odpovídá jeho obvyklé funkci, a to bez ohledu na vlastnosti vozidla a bez ohledu na terén, ve kterém je motorové vozidlo provozováno, a na to, zda vozidlo stojí, nebo je v pohybu;*“.¹⁶⁰ Tento návrh je odůvodněn právní jistotou a konečným začleněním výkladu pojmu „provoz vozidla“ do Směrnice.

¹⁶⁰ Důvodová zpráva návrhu směrnice Evropského Parlamentu a Rady ze dne 24. 5. 2018, kterou se mění 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. Dostupné z <https://ec.europa.eu>. Citováno dne 6. 12. 2019

7. Závěr

Cílem této diplomové práce bylo provést čtenáře historií pojištění jako takového a pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, dále zmínit změny v právní úpravě z hlediska náhrady škody, definovat poškozenou osobu a především vypočítat veškeré nároky spojené s uplatňováním náhrady škody z provozu vozidla; tam, kde to bylo možné, poskytnout náhled do metodiky jejich vyčíslování. Za potřebné jsem také považoval seznámit čtenáře s dosavadní judikaturou odškodňování těchto nároků, podmínky jejich uplatňování a ochotou soudců a pojišťoven takovéto nároky poškozeným přiznávat. Nevyhnul jsem se ani upozorněním na nedostatečnou právní úpravu u určitých nároků a v některých případech příliš konzervativnímu přístupu soudů k novým nárokům.

Je tomu již více než šest let od doby, kdy v účinnost vstoupil NOZ, který přinesl do právní úpravy soukromého práva mnoho změn; změny v oboru náhrady škody z provozu vozidla nevyjímaje. Od té doby se musely pojišťovny, ale především soudy vypořádat s novými nároky, které tato nová právní úprava přinesla. Právní úprava náhrady újmy se nám tak rozšířila například o další nemajetkovou újmu, náhradu nákladů za bezplatné práce konané poškozeným a náklady spojené s péčí o poškozeného a obstarávání jeho záležitostí. Ačkoliv k tomu již uběhla dost dlouhá doba, dle dosavadní praxe se zdá, jakoby tyto nároky justice stále trochu opomíjela. Může se tak stávat také z důvodu, že většina těchto nároků není jasně definována a neskýtá v sobě žádné vodítko pro to, jak danou náhradu vyčíslit.

S přihlédnutím k příslušným judikátům z nedávné doby se domnívám, že soudy v ČR velmi lpí na přednostním odškodňování především těch nároků, které jsou jim dobře známé již z dob předchozího občanského zákoníku. Odškodňování nových nároků, které s sebou přinesla úprava v NOZ, se mi jeví do určité míry jako upozaděné. Jistě v tom svojí roli hraje také nedostatek zkušeností s těmito novými nároky, nedostatek rozhodnutí jiných soudů, o které by se dalo opřít, a především nedostatek zkušeností s odhadováním jejich výše. Z tohoto důvodu se tak mnohdy stává, že soudy raději obsáhnou náhradu například z další nemajetkové újmy do bolestného, jelikož nikdo přesně neví, jak tuto újmu vyčíslit, a tím dochází k její bagatelizaci. Vzhledem k úpravě metodiky pro odškodňování bolestného a ztížení společenského uplatnění muselo dokonce dojít k ustanovení speciálních soudních znalců, kteří museli projít nadstavbovým kurzem zakončeným závěrečnou zkouškou, aby mohli tuto nemajetkovou újmu vyčíslit.

Tato komplikovanost zavádění nových nároků a úpravy již zažitého způsobu odškodňování imateriálních újem, zejména pak další nemajetkové újmy, s sebou tak přináší i notnou dávku právní nejistoty, kdy poškozenému není zaručeno, že se mu dostane adekvátní náhrady této újmy, protože je velice těžké určit, co všechno pod tuto újmu spadá, a tím pádem je těžké tuto újmu vyčíslit.

Věřím, že do budoucna si i tyto typy újem najdou své skutečné místo v judikatuře našich soudů. Ve chvíli, kdy budou stanoveny jednotné postupy, v jaké výši tyto újmy odškodňovat, začnou je soudy přiznávat v adekvátní výši stanovené soudními znalci, stejně jako je tomu u metodiky NS k odškodňování imateriálních újem na zdraví.

8. Resumé

The thesis deals with compensatory damages in a car accident paid to the damaged party. In fact, this is a very current topic because of the high number of cars moving on Czech roads that cause an increasing number of traffic accidents every year. This thesis familiarizes the readers with all the claims related to the liability insurance for any injury caused by operation of a vehicle. The interpretation of this thesis is primarily based on Act. No. 168/1999 Coll. about a third-party motor vehicle insurance. This thesis refers also to Act No. 89/2012 Coll., Civil Code, as a general act and tries to avoid being compared with old legislation unless it is necessary to describe the difference between a new legislation brought to our legal order. This thesis also refers to new types of indemnification included in the new Civil Code.

The thesis consists of five main parts. In the first part, I explain the general terms representing the key concept of this thesis and I add a historical explanation and development of legal regulation of the liability insurance for injury caused by operation of a vehicle. The second part defines the general and specific compensatory damages and explains the possibilities of payment to the injured party. It also describes the process of indemnification of these claims. In the third part, I define the injured party that is entitled to compensation for the damage caused by the operation of the vehicle. I also deal with the definition of the third party, which can equally become the injured party.

Part four is an essential part of this thesis. This part introduces many possible claims of an injured party. It also provides an explanation of each individual claim that the injured party can require. Most of them also explain how damage can be enumerated. Examples of the court decision of those claims are also included as well as the description of the indemnification of claims of injured parties resulting from the liability insurance for injury caused by operation of a vehicle. The last part of the thesis explains the liability insurance for damage caused by operation of a vehicle.

Seznam použitých zdrojů

Odborné publikace:

ACHOUR, G., PELIKÁN, M. *Náhrada škody a nemajetkové újmy v občanskoprávních a obchodních vztazích*. Ostrava: Key Publishing, 2015, 275 s. ISBN: 978-80-7418-231-0

BERAN, T. *Dopravní nehody: právní rádce pro každého řidiče*. Brno: Computer Press, 2007, 171 s. ISBN: 978-80-251-1791-0

DUCHÁČKOVÁ, E. *Principy pojištění a pojišťovnictví*. 3. přepracované vydání. Praha: Ekopress, 2009, 224 s. ISBN: 978-80-8692-951-4

CHALOUPECKÝ, Josef a MARVAN, Miroslav. *Dějiny pojišťovnictví v Československu*. 3. díl, *Dějiny pojišťovnictví v Československu (1945-1992)*. 1. vyd. Praha: Česká pojišťovna, 1997. 445 s. ISBN: 80-238-8592-8.

HRADEC, Milan; KŘIVOHLÁVEK, Václav; ZÁRYBNICKÁ, Jana. *Pojištění a pojišťovnictví*. 1. vyd. Praha: Vysoká škola finanční a správní, o.p.s. v edici EUROPRESS, 2005. 216 s. ISBN: 80-86754-48-0.

KARFÍKOVÁ, Marie; PŘIKRYL, Vladimír a kol. *Pojišťovací právo*. 1. vyd. Praha: Leges, 2010. 352 s. ISBN: 978-80-87212-45-5.

KOBLIHA, I., ELISHER, D., HOCHMAN, J., HUNJAN KOBLIHOVÁ, R., TUHÁČEK, J. *Náhrada škody podle občanského a obchodního zákoníku, zákoníku práce, v oblasti průmyslového vlastnictví a podle autorského zákona. Praktická příručka*, Praha: Leges, 2012, 390 s. ISBN 978-80-87212-97-4.

MARVAN, Miroslav; CHALOUPECKÝ, Josef. *Dějiny pojišťovnictví v Československu*. 2. díl – *Dějiny pojišťovnictví v Československu (1918-1945)*. 1. vyd. Bratislava: nakladatelství ALFA KONTI spol. s.r.o., 1993. 426 s. ISBN: 80-88739-01-2.

MARVAN, Miroslav; PATOPRSTÝ, Ján a kol. *Dějiny pojišťovnictví v Československu: 1. díl – Dějiny pojišťovnictví v Československu do roku 1918*. Praha: vydavatelství a nakladatelství Novinář, 1989. 360 s.

NEDBÁLEK, K. *Újma, škoda v ČR a SR, Praktický nástin výpočtu: monografie*. Slušovice: Monument, 2017, 153 s. ISBN: 978-80-88143-11-6

NOVOTNÝ, P., KOUKAL, P., ZÁHOŘOVÁ, E. *Nový občanský zákoník. Náhrada škody*. 1. vydání. Praha: Grada Publishing, 2014, ISBN 978-80-2475165-8

SCHELLE, K., HRADEC, M. *Historie právní úpravy pojišťovnictví*. Praha: Eurolex Bohemia, 2006, 122 s. ISBN: 80-86861-52-X

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

Komentáře:

JANDOVÁ, Lucie; VOJTEK, Petr. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla: Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2012. 366 s. ISBN: 978-80-7179-461-5.

JANDOVÁ, Lucie; VOJTEK, Petr. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla: Komentář*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2019. 450 s. ISBN: 978-80-7400-765-1

KAZDA, P., KAZDOVÁ, K. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Komentář*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2016. 204 s. ISBN: 978-80-7552-259-7

Právní předpisy:

Usnesení předsednictva České národní rady č. 2/1993 Sb., Listina základních práv a svobod

Císařský patent č. 946/1811 Sb. z. s., obecný zákoník občanský (ABGB)

Zákon č. 81/1935 Sb. z. a n., o jízdě motorovými vozidly

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

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

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

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

Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů

Vyhláška Ministerstva zdravotnictví č. 440/2001 Sb., o odškodnění bolesti a ztížení společenského uplatnění, v posledním platném znění

Vyhláška č. 177/1996 Sb., o odměnách advokátů a náhradách advokátů za poskytování právních služeb, v posledním platném znění (advokátní tarif)

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

Evropské právní předpisy:

Směrnice Rady 72/166/EHS ze dne 24. dubna 1972 o sblížení právních předpisů členských států týkajících pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontroly povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění

Druhá směrnice Rady 84/5/EHS ze dne 30. prosince 1983 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel

Třetí směrnice Rady 90/232/EHS ze dne 14. května 1990 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 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

Důvodová zpráva návrhu směrnice Evropského Parlamentu a Rady ze dne 24. 5. 2018, kterou se mění 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

Judikatura

Nález Ústavního soudu ČR ze dne 11. 6. 2014, sp. zn. I. ÚS 1902/13

Nález Ústavního soudu ČR ze dne 19. 3. 2008, sp. zn. II. ÚS 2221/07

Nález Ústavního soudu ČR ze dne 27. 4. 2017, sp. zn. II. ÚS 795/16

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

Nález Ústavního soudu ČR ze dne 29. 9. 2005, sp. zn. III. ÚS 350/03

Nález Ústavního soudu ČR ze dne 4. 5. 2005, sp. zn. Pl. ÚS 16/04

Nález Ústavního soudu ČR ze dne 22. 12. 2015, sp. zn. I. ÚS 2844/14

Nález Ústavního soudu ČR ze dne 10. 10. 2011, sp. zn. I. ÚS 46/12

Usnesení Ústavního soudu ČR ze dne 30. 7. 2019, sp. zn. III. ÚS 2156/19

Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 13. 12. 2018, sp. zn. 25 Cdo 2049/2018

Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 23. 10. 2014, sp. zn. 25 Cdo 3118/2012

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

Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 18. 5. 2016, sp. zn. 6 Tdo 1421/2016

Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 21. 12. 2009, sp. zn. 30 Cdo 5188/2007

Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 12. 4. 2016, sp. zn. 4 Tdo 1402/2015

Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 14. 1. 2015, sp. zn. 31 Cdo 1778/2014

Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 12. 12. 2018, sp. zn. 23 Cdo 5969/2017

Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 18. 3. 2015, sp. zn. 25 Cdo 3925/2013

Usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 1. 11. 2017, sp. zn. 25 Cdo 2245/2017

Usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 27. 4. 2017, sp. zn. 25 Cdo 3556/2016

Rozsudek Soudního dvora EU ve věci C-503/16, ze dne 14. 9. 2017

Rozsudek Soudního dvora EU ve věci C-162/13, ze dne 4. 9. 2014

Rozsudek Soudního dvora EU ve věci C-514/16, ze dne 28. 11. 2017

Rozsudek Soudního dvora EU ve věci C-287/16, ze dne 20. 12. 2017

Internetové zdroje:

MALIŠ, D., *Co patří do tzv. nemajetkových újem při ublížení na zdraví?*, Advokátní deník [online]. Dostupné na <https://advokatnidenik.cz>

MALIŠ, D., *Polemika s pohledem Nejvyššího soudu na tzv. další nemajetkové újmy při ublížení na zdraví*, Advokátní deník [online]. Dostupné na <https://advokatnidenik.cz>

MALIŠ, D., *Kam kráčíš, náhrado při usmrcení osoby blízké?*, Dostupné na <https://www.epravo.cz>

TOMEŠOVÁ J., *Použití Metodiky Nejvyššího soudu k náhradě nemajetkové újmy na zdraví a znalecké posudky k nemajetkové újmě dle judikatury*. Dostupné na <https://www.pravniprostor.cz>

epojisteni.cz, 2019. *Povinné ručení a totální škoda*. Dostupné na <https://www.epojisteni.cz>

Allianz [online] © Allianz 2019. Dostupné na <https://www.allianz.cz>

ČECH, P. *Náhrada škody dle nového občanského zákoníku*, 2013. Dostupné na www.glatzova.com

Česká kancelář pojistitelů [online]. *O České kanceláři pojistitelů*. Dostupné na <https://www.ckp.cz>

Právní informační systémy:

<https://www.codexisuno.cz>

<https://www.noveaspi.cz>

<https://www.beck-online.cz>