

Vezměte, prosíme, na vědomí, že text článku odpovídá platné právní úpravě ke dni publikace.

Je praxe pojišťoven při nahrazování škod na vozidlech právu konformní?

K základním povinnostem každého provozovatele vozidla patří uzavřít s libovolně vybranou pojišťovnou smlouvu o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla (§ 1 odst. 2 zák. č. 168/1999 Sb - „Nestanoví-li tento zákon jinak, může na dálnici, silnici, místní komunikaci a účelové komunikaci, s výjimkou účelové komunikace, která není veřejně přístupná, provozovat vozidlo pouze ten, jehož odpovědnost za škodu způsobenou provozem tohoto vozidla je pojištěna podle uvedeného zákona. Povinnost pojištění odpovědnosti musí být splněna i v případě ponechání vozidla na pozemní komunikaci.“). Uvedený druh pojištění je znám spíše pod zlidovělým označením „povinné ručení“.

Smyslem pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla je zajištění dobytelnosti náhrady škody v případě, že tato má původ v provozu vozidla. Provoz na pozemních komunikacích lze chápat jako soubor vzájemných vztahů a protichůdných sil, kde dochází poměrně snadno a relativně často k vzájemné interakci jednotlivých účastníků, což má za následek nic méně závažného než je právě vznik škody. Na tuto skutečnost zareagoval osvícený zákonodárce tak, že se pokusil ochránit poškozené osoby tím způsobem, kdy tyto nemusí náhradu škody uplatňovat u škůdce a při nesplnění této povinnosti škůdcem, tyto nejsou nuceny projít namáhavou stezkou nalézacího řízení případně dokonce řízením vykonávacím. V případě vzniku škody postačí, pokud se poškozený se svým nárokem obrátí na pojišťovnu, se kterou škůdce uzavřel již výše uvedenou pojistnou smlouvu a tato bez dalšího napraví krivdu na poškozeném spáchanou. Ano, tak by tomu bylo v ideálním světě, kde by pojišťovna nebyla běžným podnikatelským subjektem, jehož prioritním cílem je jak jinak než – tvorba a hromadění zisku. Je pochopitelné, že právě takto smýšlející subjekt se bude chovat jako řádný hospodář a ochránce vlastních zájmů a s obchodním partnerem bude jednat tvrdě a zároveň férově a spravedlivě.

Účelem vstupování do pojistných vztahů je krytí náhodně a nečekaně vzniklých negativních dopadů do sféry určité osoby ze strany silného a hlavně solventního partnera. Uvedená solventnost a obecné povědomí o finančním zázemí pojišťoven může mít za následek snahu o obohacení ve formě pojistných podvodů. K takové nekalé činnosti tedy rozhodně patří obezřetnost na straně pojišťoven. Otázkou je, kdy tato opatrnost a obrana proti případnému bezdůvodnému obohacení na straně poškozených (oprávněných z pojistného plnění) překračuje hranici odpovědnosti a řádného hospodaření a ocitá se na hřišti bezdůvodného bránění v právu s určitou mírou hřešení na převažující neřešitelnost sporů o bagatelní částky v soudních řízeních – poškozenému se nevyplatí podstoupit dlouhodobý soudní spor s evidentně velice odborně i finančně zdatným protivníkem navíc zcela bez vyhlídky jistého výsledku.

Pokud se vrátíme k pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, je pravděpodobně, že někteří ze čtenářů tohoto článku mají negativní zkušenost s vyřízením pojistné události spočívající ve vzniku škody na vozidle způsobené pojištěným účastníkem provozu na

pozemních komunikacích. Při vzniku této škody by účastník nehody předpokládal, že bude jeho vozidlo uvedeno do stavu plné použitelnosti a de facto se přičiněním pojišťovny bude vozidlo nalézat minimálně ve stejně dobré kondici jak před nehodou samotnou. Jakým se pak může stát překvapením ta skutečnost, kdy pojišťovna zaplatí pouze škodu v rozsahu ceny za původní - opotřebované a poškozené díly a není tak uhrazena cena, za kterou byly obstarány díly nové. Logickým argumentem pojišťovny pro takový postup je, že by na straně poškozeného došlo k bezdůvodnému obohacení ve formě zhodnocení vozidla. Jak by k tomu přeci přišel řidič vozidla Škoda 120, kdyby jeho „miláček“ byl neustále zhodnocován novými náhradními díly. Nevedla by praxe plného odškodnění k takovým absurdním závěrům, kdy by domluvení účastníci provozu na pozemních komunikacích prováděli vzájemnou interakci vždy, kdy by je některý ze starších dílů omrzelo?

Pokud však nebude škoda na vozidle nahrazena v plném rozsahu, může poškozený namítat, že on není původcem škodné události a nebyť jí, mohl by své vozidlo nadále bez jakýchkoliv zásahů zvnějšku a investic užívat. Úhrada výdajů za nové díly tak byly poškozenému v podstatě vnučena. Způsobením škody nezávisle na jeho vůli bylo zasaženo do jeho sféry a je otázkou, zda je spravedlivé, aby snášel mimo vznik škody další příkoří ve formě spoluúčasti na náhradě vlastní škody.

Při pohledu na spory, které mezi poškozenými a pojišťovnami řeší soudy různých stupňů, se zdá, že pojišťovny vzaly za svou metodu automatického snížení náhrady, kdy tato není přiznána celá, neboť by dle názoru pojistného plnítele došlo na straně poškozeného evidentně k bezdůvodnému obohacení ve formě neoprávněné výměny staré součásti vozu za novou (nepoškozenou a neopotřebovanou - tedy hodnotnější).

Takový postup se však zdá být v rozporu s ústavním pořádkem. Ústavní soud totiž např. dne 19.3.2008 vydal nálezy, který se přiklání k názorům poškozených (oprávněných z pojistného plnění). Ústavní soud v uvedeném rozhodnutí dospěl k následujícím zásadním závěrům, které vnášejí světlo do řešené záležitosti:

„Dle názoru Ústavního soudu z posudku jednoznačně vyplývá, jaká byla cena vozidla před jeho poškozením, jaké náklady je třeba vynaložit na uvedení vozidla do stavu před jeho poškozením a že v důsledku opravy, kterou bude vozidlo uvedeno do původního stavu, nedojde k jeho zhodnocení, naopak hodnota havarovaného, byť opraveného, vozu bude na trhu nižší.

Je-li za škodu považována újma, která nastala v majetkové sféře poškozeného, a její výše je dána rozdílem mezi majetkovým stavem poškozeného před a po poškození, musí i rozsah náhrady škody zohlednit výši všech nutných prostředků, které byl poškozený nucen vynaložit k obnovení původního majetkového stavu, v daném případě k opravě vozidla tak, aby bylo z technického hlediska stejně provozuschopné jako před škodnou událostí. Pokud obnovení původního majetkového stavu není možné jinak než za použití nových náhradních dílů, oprava byla provedena účelně a směřovala jen k odstranění následků škodné události, nelze přenášet povinnost k úhradě nákladů na uvedení věci do původního stavu na poškozeného.

Je třeba přihlídnout i k tomu, že v případě havarovaného vozidla, byť opraveného novými díly, je jeho skutečná hodnota vždy nižší než původní hodnota použitého vozidla. V neposlední řadě je třeba vzít v úvahu i to, že poškozenému ono diskutabilní tzv. "zhodnocení" vozidla v podstatě bylo vnučeno. V důsledku škodné události se tak dostává do situace, kdy je nucen vynaložit ze svého značnou částku na to, aby své vozidlo mohl vůbec používat jako před škodnou událostí.

Skutečnou škodou se rozumí zmenšení existujícího majetku poškozeného ve srovnání se stavem, jaký zde byl před způsobením škody. Jestliže poškozený má po provedení opravy havarovaného vozidla ve svém majetku vůz ve stavu odpovídajícím stavu před poškozením, avšak sám poškozený musel na uvedení vozu do předchozího stavu vynaložit předmětnou částku, je zřejmé, že se jeho majetková

sféra v důsledku škodné události zmenšila.

Ústavní soud v této souvislosti rovněž poukazuje např. na rozhodnutí Okresního soudu Plzeň-jih ze dne 29. 6. 2007 sp. zn. 4 C 212/2005 (publik. v Soudní rozhledy 1/2008, str. 19), týkající se obdobné problematiky, v němž bylo konstatováno, že zhodnocení poškozeného automobilu opravou je zvýšením jeho obvyklé tržní hodnoty, nikoliv tzv. technickým zhodnocením či zvýšením technické hodnoty. Technická hodnota, tj. vyjádření technických vlastností věci, je jinou kategorií než obvyklá tržní cena a z výše jedné hodnoty nelze automaticky odvozovat výši hodnoty druhé. Okresní soud obdobně konstatoval, že není možné po poškozeném požadovat, aby doplácel na nehodu, pokud opravou vozu, který by jinak poškozený nemohl užívat, nedošlo ke zcela zjevnému přínosu pro poškozeného.“

S názorem Ústavního soudu se autor článku ztotožňuje. Byť v jistém směru je pochopitelný i postoj pojišťoven („proč by za starý, opotřebovaný a léta používaný díl měly hradit částku odpovídající dílu novému, bezvadnému a čerstvě z krabice vybalenému?“), je na druhou stranu evidentní, že poškozený v situaci, kdy sám pravidelně povinně hradí pojišťovně určitou částku, očekává, že mu bude nahrazena skutečná škoda, která mu vznikne působením jiné pojištěné osoby. Pokud by tam tomu nebylo, ztrácel by systém povinného pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla smysl.

Poškozenému by tak mělo být zajištěno, že mu bude nahrazena majetková újma, která vznikla v jeho sféře, a která se nebude rovnat prostému součtu hodnot opotřebovaných původních poškozených (nahrazených) dílů, ale právě náhradě za výdaje, které byly na znovu zprovoznění vozidla skutečně využity. Tyto jsou zásadně vyšší než skutečná cena dílů vyměňovaných.

Otázka na závěr je jediná. Drží se pojišťovny názoru Ústavního soudu, nebo jejich praxe pokračuje bez ohledu na něj?

Mgr. Vojtěch Mihalík,
advokátní koncipient

e-mail: vo.mi@centrum.cz

© EPRAVO.CZ - Sběrka zákonů , judikatura, právo | www.epravo.cz

Další články:

- [Nový zákon o veřejných dražbách, aukce a obálkové metody](#)
- [Pohled přes hranice - natáčení pornografických klipů jako důvod výpovědi z nájmu bytu](#)
- [Nařízení EU o umělé inteligenci a jeho dopady na využití jazykových modelů v advokátní praxi](#)
- [Revize zájezdové směrnice: co přináší, co hrozilo a co to znamená pro praxi](#)
- [Kupní smlouva o převodu nemovitosti bez uvedení výše kupní ceny](#)
- [Druhá „tlačítková novela“: povinné tlačítko pro odstoupení od smlouvy](#)
- [Souhlas s veřejným užíváním pozemku jako překážka nároku na bezdůvodné obohacení - nález Ústavního soudu sp. zn. I. ÚS 2541/25](#)
- [Kupní smlouva bez přesného určení kupní ceny](#)
- [Byznys a paragrafy, díl 36.: Doložka o mlčenlivosti](#)

- [Detekce podezřelého obchodu v kontextu hazardních her](#)
- [AI omnibus](#)