

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

Několik poznámek k významným rozhodnutím vrcholných soudů v oblasti (náhrady) škod způsobených provozem vozidla, zejména ve vztahu k výkladu pojmů „provoz vozidla“ a „výše odškodného“

Zákon o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla stanoví, že poškozeným se pro účely tohoto zákona rozumí ten, komu byla provozem vozidla způsobena újma a má právo na náhradu újmy. Škodnou událostí se rozumí způsobení újmy provozem vozidla.

Osoba poškozená při provozu vozidla má oproti „obecnému“ poškozenému výhodnější postavení v tom ohledu, že za škůdce (který ostatně může být již v době způsobení škody, nebo následně, zcela nemajetným) má povinnost v souladu se Zákonem o pojištění odpovědnosti za provoz vozidla, plnit jeho pojistitel. Ten v první řadě poškozenému za splnění zákonných podmínek musí nahradit újmu vzniklou ublížením na zdraví nebo usmrcením. Dále pojistitel musí uhradit 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, dále ušlý zisk a závěrem (za určitých podmínek) účelně vynaložené náklady spojené s právním zastoupením při uplatňování zde uvedených nároků.

V první části tohoto článku se chci zabývat nejprve některými zajímavými a na první pohled možná pro pojistitele spornými, či dokonce překvapivými škodními událostmi posuzovanými soudy optikovou Zákonem o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, v jednom případě pak optikou příslušné směrnice evropského práva. Ostatně, na počátku těchto řízení nebylo jasné, zda skutečně vznikla škoda v příčinné souvislosti s provozem vozidla a jestli proto bude poškozenému zapláceno pojistitelem škůdce. Nutno dodat, že ve všech níže analyzovaných případech nakonec soudy vyhověly poškozeným, když uzavřely, že se o škodu způsobenou provozem vozidla jednalo a to v režimu aplikovatelnosti odpovědnosti pojistitele.

Ve druhé části tohoto článku se zaměřím na judikaturu v oblasti výše odškodného při škodě na věcech - automobilech, která se zejména po několika, dle mého názoru konzistentních, nicméně Nejvyšším soudem ne zcela reflektovaných nálezech Ústavního soudu, stabilizuje **na principu plného odškodnění poškozeného**, tedy odškodnění v maximální možné míře.

Tento článek však nemá ambici věnovat se ve své druhé části problematice odškodňování při újmách na životě, zdraví či jiných osobnostních právech, judikatura ve druhé části vycházela ze škodných událostí na věcech a je aplikovatelná výlučně na věcné škody, zcela nejlépe pak na poškozené automobily v režimu působnosti Zákonu o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla.

Terminologicky je ještě vhodné upřesnit, že ačkoli se obecně odpovědnost pojistitele plnit poškozenému dle Zákonu o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla nazývá

nesprávně jako „povinné ručení“, o ručení (z hlediska právního posouzení vztahu mezi poškozeným, škůdcem a pojistitelem) jako o soukromoprávní institut ve smyslu ust. § 2018 zák. 89/2012 Sb. (uvozující ustanovení klasického soukromoprávního ručení) se nejedná. Ačkoli mezi poškozeným a škůdcem je vztah věřitele a dlužníka, pojistitel není ručitelem dlužníka (škůdce), nýbrž je povinen poškozenému po naplnění právních skutečností předpokládaných zákonem plnit, a to bez předchozího postupu věřitele, který by jinak přicházel v úvahu v rámci aplikace institutu soukromoprávního ručení.

K judikatuře vykládající pojem „provoz vozidla“

Vymezení pojmu „provoz vozidla“ je klíčové, jelikož bez „provozu vozidla“ není škoda v režimu Zákona o pojištění odpovědnosti za provoz vozidla, a není-li v tomto režimu, pojistitel neplní.

K nejznámějším a nejvíce citovaným rozhodnutím v oblasti soudní interpretace pojmu „provoz vozidla“ patří rozhodnutí Evropského soudního dvora (dále jen jako „ESD“) ze dne 4.9.2014 ve věci vedené pod sp.zn. C-162/13 ve sporu poškozeného pana Damijan Vnuk proti pojišťovně Zavarovalnica Triglav d.d. (Dále jen „**Damijan Vnuk**“). Pro teritoriální a personální působnost je toto rozhodnutí relevantní z důvodu aplikace ze strany ESD konkrétní směrnice, která je pro Českou republiku závazná.

Podstatou významu rozhodnutí ve věci Damijan Vnuk je okolnost, že k příslušné nehodě, při které došlo ke zranění pana Vnuka, došlo sice při provozu vozidla, nikoli však při běžném provozu na pozemní komunikaci, ale při skutkovém ději, který shrnuje ESD následovně: *„dne 13. srpna 2007 při ukládání balíků sena do seníku ve stodole chtěl řidič traktoru s valníkem na dvoře statku vjet s tímto valníkem do stodoly a při couvání narazil do žebříku, na kterém stál D. Vnuk, čímž způsobil jeho pád. Damijan Vnuk podal proti společnosti Zavarovalnica Triglav – pojišťovně, u které majitel traktoru uzavřel smlouvu o povinném pojištění – žalobu na zaplacení částky ve výši 15 944,10 eur jako náhrady jeho nemajetkové újmy zvýšené o úroky z prodlení.“*

V podstatě meritum sporu a následně význam rozhodnutí ve věci *Damijan Vnuk* se zrcadlí ve výkladu pojmu „provoz vozidla“, které bylo provedeno ze strany ESD takto:

Před předkládajícím soudem (tedy slovinským soudem, který se následně obrátil na Evropský soudní dvůr) D. Vnuk tvrdí, že pojem „použití vozidla v provozu“ nemůže být omezen na jízdu na veřejných komunikacích, že kromě toho v době, kdy došlo ke škodné události, která je předmětem věci v původním řízení, byl celek tvořený traktorem s valníkem vozidlem v provozu, a že se jednalo o ukončení jízdy. Společnost Zavarovalnica Triglav naopak tvrdí, že se spor v původním řízení netýká použití traktoru jako vozidla určeného k silničnímu provozu, ale jeho použití v rámci práce před stodolou na statku.

Předkládající soud uvádí, že ZOZP nedefinuje pojem „použití vozidla“, ale že tuto mezeru vyplňuje judikatura. V této souvislosti poukazuje na to, že hlavním účelem povinného pojištění podle ZOZP je sdílení rizika a nutnost zajistit potřeby poškozených osob cestujících v rámci provozu na veřejných komunikacích. Předkládající soud tvrdí, že z pohledu slovinské judikatury není pro posouzení, zda se na danou škodu vztahuje povinné pojištění či nikoli, rozhodující, zda k dané škodě došlo na veřejné komunikaci. Povinné pojištění ale nezahrnuje situaci, kdy se vozidlo používá jako stroj, například na zemědělských plochách, neboť v takovém případě se nejedná o silniční provoz.

Poté, co se Evropský soudní dvůr věcí meritorně zabýval, vynesl následující rozhodnutí:

Článek 3 odst. 1 směrnice Rady 72/166/EHS ze dne 24. dubna 1972 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a

kontroly povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění musí být vykládán v tom smyslu, že se pojem „provoz vozidel“ obsažený v tomto ustanovení vztahuje na jakékoliv použití vozidla, které odpovídá jeho obvyklé. Uvedený pojem by se tak mohl vztahovat na takový pohyb traktoru na dvoře statku za účelem zavezení valníku, který je k tomuto traktoru připojen, do stodoly, o jaký se jedná ve věci v původním řízení, což přísluší ověřit předkládajícímu soudu.

„Ještě dál“ z hlediska výkladu rozsahu povinnosti pojistitelů plnit poškozeným dle ust. § 9 odst. 1), odst. 2) zák. Zákona o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, šel Nejvyšší soud ČR v rozsudku ze dne 31.08.2017 ve věci sp. zn. 25 Cdo 3485/2016, když tyto závěry dále potvrdil (ostatně, jednalo se o identickou příčinu vzniku škody) v rozhodnutí pod sp.zn. 23 Cdo 4321/2017 ze dne 12.12.2017.

Ve věci (23 Cdo 4321/2017) bylo základem sporu, jak shrnuto ve zde uvedeném rozhodnutí Nejvyššího soudu: Žalobkyně tvrdila, že dne 13. 1. 2009 došlo k požáru, a to z příčiny technické závady na vozidle J. B., které bylo v objektu zaparkováno (tedy zcela zjevně nebylo v provozu v užším smyslu – poznámka autora).

Nejvyšší soud nejprve shrnuje právní argumentaci Vrchního soudu v Praze: „Odvolací soud se ztotožnil se závěrem soudu prvního stupně, že v posuzované věci nejde o škodu způsobenou provozem vozidla dle § 427 zák. č. [40/1964](#) Sb., občanský zákoník (dále jen „obč. zák.“). Sám vlastník pojištěného vozidla, J. B., konkrétně popsal skutečnosti ohledně tohoto jeho vozidla, z nichž je zřejmé, že v době vzniku požáru bylo toto vozidlo zaparkováno v objektu, motor vozidla v chodu nebyl, přičemž nebylo J. B. ani uvažováno, že by mělo být vozidlo v blízké době uvedeno do chodu, vozidlo bylo odstaveno minimálně do následujícího dne. Odvolací soud uzavřel, že protože nebylo vozidlo v době vzniku požáru v provozu, nelze shledat odpovědnost vlastníka a provozovatele vozidla podle § 427 obč. zák. a uzavřít, že nahlášená škodná událost je událostí pojistnou obsaženou v pojistné smlouvě, a že proto žalobkyně důvodně uplatnila nárok proti pojistiteli provozovatele vozidla v souladu se zák. č. [168/1999](#) Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (dále též jen „zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla“).“

Nejvyšší soud se však s argumentací Vrchního soudu v Praze neztotožnil, když nejprve citoval případy z předchozí judikatury (rozsudek bývalého Nejvyššího soudu SSR ze dne 27. 10. 1971, sp. zn. 1 Cz 42/71, č. 9/1972 Sbírky, zprávu bývalého Nejvyššího soudu SSR ze dne 23. 11. 1983, sp. zn. Cpj 10/83, č. 3/1984 Sbírky), a sice: Škoda je způsobena zvláštní povahou provozu motorového vozidla tehdy, je-li způsobena jeho typickými vlastnostmi, zejména zvýšenou rychlostí, omezenou ovladatelností, vysokou hmotností, technickou konstrukcí či charakterem (pevnost, tvrdost) použitých materiálů; působení těchto faktorů musí být spojeno s využitím dopravního prostředku k jeho provozu. O provoz jde nejen při nejčastější a nejobvyklejší činnosti, jíž je jízda vozidla, **nýbrž i v případě přípravy k jízdě, bezprostředních úkonů po ukončení jízdy, uvedení motoru do chodu v garáži** (viz rozsudek bývalého Nejvyššího soudu SSR ze dne 27. 10. 1971, sp. zn. 1 Cz 42/71, č. 9/1972 Sbírky), jakož i **samovolného pohybu vozidla bez současného uvedení jeho motoru do chodu** (viz zprávu bývalého Nejvyššího soudu SSR ze dne 23. 11. 1983, sp. zn. Cpj 10/83, č. 3/1984 Sbírky). Zkratka Nejvyšší soud SSR znamená Nejvyšší soud Slovenské socialistické republiky.

Následně Nejvyšší soud ČR ve věci sp.zn, 23 Cdo 4321/2017 uzavřel:

Nejvyšší soud potom v citovaném rozsudku ze dne 31. 8. 2017, č. j. 25 Cdo 3485/2016-465 dodal, že není pochyb o tom, že elektroinstalace vozidla je jeho vnitřní součástí, má technickou povahu, slouží k provozu vozidla a vyznačuje se potenciální nebezpečností v případě selhání jak při pohybu vozidla, tak v jeho klidovém stavu. Porucha takovéto technické součásti zaparkovaného vozu je vnitřní

poruchou způsobitou projevit se navenek a vyvolat nepříznivé účinky na okolí, jak se stalo i v projednávané věci. Taková závada je tudíž nežádoucím projevem právě těch vlastností vozidla, které jsou spojeny s jeho provozem, vyplývají z jeho povahy dopravního prostředku, a mají dokonce původ v provozu vozidla, jak má na mysli i ustanovení § 428 obč. zák., které ostatně v případě technických poruch vylučuje možnost liberace z přísné objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla (srov. např. usnesení Nejvyššího soudu ze dne 29. 3. 2011, sp. zn. 25 Cdo 948/2010, Soubor C 9719). Není přitom rozhodné, jak dlouhá doba uplynula od zaparkování vozidla či úkonů spojených s jeho obsluhou, nýbrž to, že technickou závadou na vozidle, které bylo k dopravě způsobilým prostředkem a nebylo z provozu dlouhodobě či trvale vyřazeno, se projevíly vlastnosti, typické pro jeho provoz, jak zní dikce ustanovení § 427 obč. zák. i jaký je jeho smysl. Jsou-li stále dokonalejší vozidla vybavena takovými technickými prostředky, které i při zdánlivé nečinnosti či pomyslném odstavení vozidla z provozu (ve smyslu jeho pohybu) mohou vyvolat újmy srovnatelné s nepříznivými účinky pohybujících se vozů, je třeba i na takové typy havárií hledět jako na projev zvláštní povahy provozu motorového vozidla. Lze tedy uzavřít, že škoda vyvolaná závadou na elektroinstalaci zaparkovaného (nikoliv trvaleji odstaveného) automobilu, která vedla ke vznícení vozu a následnému požáru objektu, je škodou způsobenou provozem motorového vozidla, s nímž § 427 obč. zák. spojuje objektivní odpovědnost provozovatele za škodu a § 6 odst. 2 zákona č. [168/1999 Sb.](#) zakládá přímý nárok poškozeného proti pojistiteli odpovědnosti takového provozovatele.

Ze shora uvedených rozhodnutí si s veškerou úctou dovolím zásadní závěry „vypreparovat“, nakolik je pochopitelně vždy nutno respektovat základní pravidlo výkladu jakéhokoli soudního rozhodnutí – vždy bylo učiněno v případě konkrétních poměrů, které nakonec ani nemusejí být pouze z rozhodnutí patrné, ale jsou patrné jen ze soudního spisu.

Rozsudek bývalého Nejvyššího soudu SSR ze dne 27. 10. 1971, sp. zn. 1 Cz 42/71, č. 9/1972:

O provoz jde nejen při nejčastější a nejobvyklejší činnosti, jíž je jízda vozidla, nýbrž i v případě přípravy k jízdě, bezprostředních úkonů po ukončení jízdy, uvedení motoru do chodu v garáži.

Zpráva bývalého Nejvyššího soudu SSR ze dne 23. 11. 1983, sp. zn. Cpj 10/83, č. 3/1984 Sbírky: *O provoz jde nejen při nejčastější a nejobvyklejší činnosti, jíž je jízda vozidla jakož i samovolného pohybu vozidla bez současného uvedení jeho motoru do chodu.*

Rozsudek ESD ze dne 4.9.2014 ve věci C-162/13, „Damijan Vnuk“: *....se pojem „provoz vozidel“ obsažený v tomto ustanovení vztahuje na jakékoliv použití vozidla, které odpovídá jeho obvyklé funkci.*

Rozsudky Nejvyššího soudu ze dne 31.08.2017 ve věci 25 Cdo 3485/2016, a v tomto rozsudku přijaté závěry následně vtělené a potvrzené v rozsudku Nejvyššího soudu pod sp.zn. 23 Cdo 4321/2017 ze dne 12.12.2017:

Nejvyšší soud potom v citovaném rozsudku ze dne 31. 8. 2017, č. j. 25 Cdo 3485/2016-465 dodal, že není pochyb o tom, že elektroinstalace vozidla je jeho vnitřní součástí, má technickou povahu, slouží k provozu vozidla a vyznačuje se potenciální nebezpečností v případě selhání jak při pohybu vozidla, tak v jeho klidovém stavu. Porucha takovéto technické součásti zaparkovaného vozu je vnitřní poruchou způsobitou projevit se navenek a vyvolat nepříznivé účinky na okolí, jak se stalo i v projednávané věci. Taková závada je tudíž nežádoucím projevem právě těch vlastností vozidla, které jsou spojeny s jeho provozem, vyplývají z jeho povahy dopravního prostředku, a mají dokonce původ v provozu vozidla, jak má na mysli i ustanovení § 428 obč. zák., které ostatně v případě technických poruch vylučuje možnost liberace z přísné objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla (srov. např. usnesení Nejvyššího soudu ze dne 29. 3. 2011, sp. zn. 25 Cdo 948/2010, Soubor C 9719). Není přitom rozhodné, jak dlouhá doba uplynula od zaparkování vozidla či úkonů spojených s jeho

obslouhou, nýbrž to, že technickou závadou na vozidle, které bylo k dopravě způsobilým prostředkem a nebylo z provozu dlouhodobě či trvale vyřazeno, se projeví vlastnosti, typické pro jeho provoz, jak zní dikce ustanovení § 427 obč. zák. i jaký je jeho smysl. Jsou-li stále dokonalejší vozidla vybavena takovými technickými prostředky, které i při zdánlivé nečinnosti či pomyslném odstavení vozidla z provozu (ve smyslu jeho pohybu) mohou vyvolat újmy srovnatelné s nepříznivými účinky pohybujících se vozů, je třeba i na takové typy havárií hledět jako na projev zvláštní povahy provozu motorového vozidla. Lze tedy uzavřít, že škoda vyvolaná závadou na elektroinstalaci zaparkovaného (nikoliv trvaleji odstaveného) automobilu, která vedla ke vznícení vozu a následnému požáru objektu, je škodou způsobenou provozem motorového vozidla, s nímž § 427 obč. zák. spojuje objektivní odpovědnost provozovatele za škodu a § 6 odst. 2 zákona č. [168/1999 Sb.](#) zakládá přímý nárok poškozeného proti pojistiteli odpovědnosti takového provozovatele.

K judikatuře vztahující se k výši náhrady škody při věcných škodách, zejména na automobilu.

V této části svého příspěvku bych si dovolil krátce poukázat na důležitá rozhodnutí Ústavního soudu, která následně dávají vodítko při výkladu určení výše náhrady škody obecnými soudy, tedy jaká má být spravedlivá výše odškodného. Podotýkám, že níže uvedená judikatura se vztahuje výlučně ke škodám na věcech, nikoli ke škodám (újmám) na životech, zdraví a zásahům do osobnostních práv poškozených fyzických osob.

Klíčové právní závěry se nacházejí v nálezů Ústavního soudu sp.zn. I.ÚS 1902/13, ve kterém se Ústavní soud přihlásil k nálezů ze dne 19. 3. 2008, sp. zn. II. ÚS 2221/07, když v nálezů sp.zn. I. ÚS 1902/13 Ústavní soud uvádí: *V nálezů sp. zn. II. ÚS 2221/07 Ústavní soud dále konstatoval, že nelze přehlédnout, že poškozenému bylo ono tzv. zhodnocení vozidla protiprávním jednáním v podstatě vnuceno. Opravou vozidla přitom poškozený obvykle sleduje pouze jeho uvedení do stavu před nehodou. Pokud oprava vozidla nelze provést úsporněji a směřovala jen k odstranění následků škodné události, nejeví se Ústavnímu soudu spravedlivé, aby byli poškození pravidelně nuceni doplácet za zprovoznění vozu mnohdy nemalé částky.*

Další důležité rozhodnutí z hlediska určení výše odškodného, ve kterém Ústavní soud navázal a odkázal na svou předchozí judikaturu, zejména rozhodnutí sp.zn. I.ÚS 1902/13 a II. ÚS 2221/07 je nález Ústavního soudu ze dne 6.6.2017 sp.zn. II. ÚS 155/16, když Ústavní soud ve svém nálezů **postuluje princip tzv. plného odškodnění, tedy principu odškodnění v maximální možné míře.** Byť se jedná o delší text, považuji za vhodné jej citovat vcelku. Ústavní soud v nálezů sp.zn. II. ÚS 155/16 uvádí: *Konstatuje se, že skutečnou škodou se rozumí zmenšení existujícího majetku poškozeného ve srovnání se stavem, jaký zde byl před způsobením škody, a proto musí i rozsah náhrady škody zohlednit výši všech nutných prostředků, které byl poškozený nucen vynaložit k obnovení původního majetkového stavu. Jak připomíná prvně citovaný nález, „[s]oud musí nejen respektovat právo, ale jeho výklad a aplikace musí směřovat k výsledku spravedlivému. Právo musí být především nástrojem spravedlnosti, nikoliv souborem právních předpisů, které jsou mechanicky a formalisticky aplikovány bez ohledu na smysl a účel toho kterého zájmu chráněného právní normou. Smyslem a účelem ustanovení, přiznávajícího poškozenému právo na náhradu škody, je zajistit, aby mu v plné míře byla kompenzována majetková újma. V každém individuálním případě je proto třeba pečlivě srovnat majetkový stav poškozeného před vznikem škody a po provedení opravy poškozeného vozidla, přičemž rozsah náhrady v penězích musí zohledňovat výši veškerých jím vynaložených prostředků nutných k obnovení provozuschopnosti vozidla, tedy původního majetkového stavu. S ohledem na možný vznik bezdůvodného obohacení v důsledku opravy je pochopitelně nutné zvažovat i účelnost a nezbytnost nákladů vynaložených na uvedení poškozené věci do původního stavu.“ Na poškozeného nelze přenášet povinnost k úhradě nákladů na uvedení věci do původního stavu a neodůvodněně jej znevýhodňovat oproti škůdci. Ostatně tyto závěry jsou obsaženy i v ustanovení § 2969 občanského zákoníku, podle nějž se při určení výše škody na věci*

vychází z její obvyklé ceny v době poškození a zohlední se, co poškozený musí k obnovení nebo nahrazení funkce věci účelně vynaložit. Ústavní soud si je plně vědom toho, že v nyní projednávaném případě jde o případ způsobení tzv. totální škody; tím se věc skutkově liší od výše uvedených případů pod sp. zn. II. ÚS 2221/07 a sp. zn. I. ÚS 1902/13, v nichž šlo o škody na vozidlech, k jejímž odstranění přicházela v úvahu oprava. Závěry v těchto nálezech uvedené je však nutné aplikovat i na nyní projednávaný případ. Ústavní soud dále upozorňuje, že „nerespektování právního názoru Ústavního soudu vyjádřeného v nálezu (...) zakládá porušení principu rovnosti, jakož i dotčení v právní jistotě občanů“ (srov. sp. zn. III. ÚS 561/04, sp. zn. II. ÚS 76/95, sp. zn. I. ÚS 70/96, sp. zn. III. ÚS 127/96, sp. zn. III. ÚS 187/98, sp. zn. III. ÚS 206/98, sp. zn. III. ÚS 648/2000).

Závěr:

Ve věci rozhodované Nejvyšším soudem v rozsudku ze dne 31. 8. 2017, č. j. 25 Cdo 3485/2016-465 se dovolávala zaplacení proti pojišťovně velmi pravděpodobně fyzická osoba označená jako „I.R.“, když porucha vznikla na vozidle ve vlastnictví také velmi pravděpodobně fyzické osoby, označené v rozsudku Nejvyššího soudu jako „J.B.“ Výše škody uplatněná v řízení jen na jistinu činila 8.703.556,- Kč. Pokud by Nejvyšší soud nezasáhl, pravděpodobně by povinnost uhradit částku 8.703.556,- Kč včetně úroků z prodlení a nákladů řízení dopadla zcela na fyzickou osobu „J.B.“, pro kterou by takový právní stav mohl mít ekonomicky likvidační důsledky.

Představa, že v případě nejzávažnějších škod, při kterých se může vyšplhat konečná výše odškodného za škodu způsobenou provozem vozidla (potenciálně) i do desítek mil. Kč, bude mít škůdce (za kterého by bez shora uvedených rozhodnutí nemusela plnit pojišťovna) na zaplacení, by byla u drtivé většiny škůdců iluzorní. Dle názoru autora článku je správně, že ve shora uvedených případech (zejména v první části tohoto článku, která se věnovala judikatornímu výkladu pojmu provoz vozidla) nevyložily český Nejvyšší soud a ESD restriktivně co lze ještě považovat za provoz vozidla. Ústavní soud se pak postavil na stranu poškozených v případech tzv. „krácení pojistného plnění“.

Nepochybně tato rozhodnutí vedla již k tomu, že pojišťovny musely kalkulovat s potenciálně vyšším objemem poskytnutých plnění. Zde uvedený stav pak zřejmě může prodražit roční pojistné pravděpodobně o desítky (nebo řády stokrát) v případě dražších a výkonnějších vozidel), a pravděpodobně se tak již stalo. Dle názoru autora článku však shora analyzovaná judikatura zamezí situacím s vysokým potenciálem stát se ekonomicky likvidačními pro škůdce (a s ohledem na současnou zákonnou úpravu SJM také často pro celé jejich rodiny), kteří v případech možných škod v řádech milionů Kč nemusí mít nikdy na zaplacení, a zprostředkovaně pak i pro poškozené, kteří by při vymáhání odškodného za následky vážných nehod bez plnění pojistitelem škůdce nemuseli adekvátní odškodné od nemajetných škůdců, či škůdců schopných se rychle zbavovat majetku, získat nikdy.

JUDr. Vít Nevařil,
advokát

A K NEVAŘIL
ADVOKÁTNÍ KANCELÁŘ

[JUDr. VÍT NEVAŘIL, ADVOKÁTNÍ KANCELÁŘ](#)

Opletalova 1015/55
110 00 Praha 1

Tel.: +420 296 348 226
e-mail: info@ak-nevaril.cz

© EPRAVO.CZ – Sbírka zákonů, judikatura, právo | www.epravo.cz

Další články:

- [Právní aspekty terapie psychedeliky](#)
- [Význam sportovních pravidel při posuzování odpovědnosti sportovců za sportovní úrazy](#)
- [Okamžité zrušení pracovního poměru učiněné z „opatrnosti“ zaměstnavatele ve světle judikatury Nejvyššího soudu](#)
- [Výroční zpráva ÚOOÚ za rok 2025: nové regulační priority v oblasti ochrany osobních údajů](#)
- [Vadné nařízení vlády č. 493/2025 Sb. a dopady fixace limitů drobných oprav na pronajímatele](#)
- [Nařízení PPWR: cesta do pekla dlážděná dobrými úmysly](#)
- [AML - od zákona č. 253/2008 Sb. k AMLR: co konkrétně musí česká povinná osoba změnit do roku 2027](#)
- [Podmíněné propuštění ve světle zásady ústnosti a přímosti](#)
- [Byznys a paragrafy, díl 37.: Povinná forma jednání ve smlouvách](#)
- [Poučení z krizového vývoje v kauze bitcoiny](#)
- [EUDAMED: Jednotná databáze mění pravidla hry na trhu zdravotnických prostředků](#)