8. 9. 2023

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

Případy spoluzavinění při dopravní nehodě

Dopravní nehody jsou bohužel nešťastnou realitou moderního světa a odpovědnost za jejich způsobení leží na jejich vinících. Přesto však mohou nastat situace, které mají za následek „účast“ poškozeného na dopravní nehodě, ve které utrpěl škodu a tím i k redukci míry jeho odškodnění. Tento fenomén se pak označuje jako „spoluzavinění“.

K aplikaci spoluzavinění (v praxi též „spoluúčasti“) dochází, když jednání (ať již komisivní nebo omisivní) poškozeného zapříčinilo vznik samotné újmy, případně takové jednání poškozeného míru újmy utrpěné poškozeným zvýšilo. Tuto situaci lze demonstrovat na případu, kdy spolujezdec není připoután bezpečnostními pásy, v důsledku čehož prolétne čelním sklem ven a utrpí tak těžkou újmu na zdraví. V takovém případě se zkoumá, zda by důsledky dopravní nehody byly totožné, intenzivnější či naopak mírnější, pokud by takový pasažér svou povinnost v podobě užití bezpečnostních pásů neopomněl. Tedy pokud by řidič porušil své povinnosti (např. nepřizpůsobil svou jízdu jízdním podmínkám na silnici), v důsledku čehož by došlo k dopravní nehodě, byla by v rozsahu, ve kterém se „spoluúčastnil“ spolujezdec, vyloučena odpovědnost provinivšího se řidiče. Je tomu tak proto, že v případě spoluzavinění chybí (byť v pouhé části) jeden ze základních předpokladů odpovědnosti za škodu, a to příčinná souvislost mezi vznikem škody a protiprávním jednáním škůdce[1].

Soud v kontextu veškerých skutkových okolností musí posoudit, v jaké míře újmu způsobilo nejen jednání viníka dopravní nehody, ale též osoby poškozené. Míru spoluzavinění však není možné stanovit pouze na základě úvahy soudu[2], neboť se jedná o posouzení základu nároku, nikoliv jeho výše. Soud je tedy nucen své závěry „opřít“ o kvalifikované posouzení, které je zpravidla představováno znaleckým posudkem, případně výslechem specializovaného znalce. V tomto kontextu je taktéž nutné doplnit, že jsou podstatné příčiny vzniku následků úrazu, nikoliv jen příčiny vzniku dopravní nehody.[3]

V rámci spoluzavinění se setkáváme s množstvím důvodů, které není možné, vzhledem k různorodosti každodenního života, taxativně vyčíslit. Nejvyšší soud tak opakovaně vyjadřuje potřebu posouzení každé konkrétní věci samostatně (ad hoc) v kontextu veškerých skutkových okolností.

Pravděpodobně nejčastějším důvodem pro aplikaci spoluzavinění (tedy snížení míry poskytnuté náhrady škody) je skutečnost, že poškozený nebyl připoután bezpečnostními pásy. Tato forma spoluzavinění spočívá v tom, že se poškozený opomene připoutat (potažmo se zcela úmyslně nepřipoutá), a to ať již jede s řidičem jako spolujezdec či např. jako řidič protijedoucího vozidla. Pouhá absence bezpečnostních pásů nicméně nutně nepovede k snížení náhrady škody pro spoluzavinění, neboť bude nutné, aby bylo prokázáno, že nepřipoutání vedlo při dopravní nehodě k úrazu či ke zhoršení důsledků této nehody[4]. Bude tedy zapotřebí, aby soud učinil závěr o tom, zda by v případě, že by byl poškozený připoután, újma na zdraví by nevznikla, resp. vznikla, ale nikoliv v takovém rozsahu jako kdyby připoután byl. Tento závěr soud učiní na základě vlastní úvahy (po zvážení veškerého důkazního materiálu) a zpravidla na základě znaleckého posudku či výslechu specializovaného znalce.

V případě nepřipoutaného poškozeného se obvyklá míra spoluzavinění pohybuje v rozmezí 10 % až

30 %. Nejsou však výjimečné případy, kdy soud shledá spoluzavinění ve výši 50 %, pokud je zřejmé, že užití bezpečnostních pásů by razantně snížilo vzniklou újmu na zdraví či k újmě dojde v kombinaci s jiným rizikovým jednáním poškozeného.

Nejvyšší soud např. v rozhodnutí sp. zn. 23 Cdo 4111/2011 vyhodnotil spoluúčast spolujezdce, který nebyl připoután bezpečnostním pásem a jel s podnapilým řidičem na 35 %. V jiném rozhodnutí (sp. zn. 25 Cdo 2919/2016) pak Nejvyšší soud určil, že spoluzavinění ve výši 20 % je nízké vzhledem k okolnostem případu, neboť připoutaný řidič a spolujezdec v témže autě utrpěli pouze banální následky.

Dalším velmi častým případem, kdy dochází ke krácení nároku poškozených v důsledku spoluzavinění, je případ, kdy poškozený spolujezdec nasedne do vozidla s řidičem, který je pod vlivem návykových látek. V tomto ohledu je v prvé řadě podstatná vědomost poškozeného o tomto stavu řidiče vozidla. Pokud by poškozený například nasedl do Uberu jako spolujezdec k řidiči, který by nevykazoval žádné známky konzumace návykových látek, avšak ve skutečnosti by pod jejich vlivem byl, nemohlo by se na takového poškozeného ani aplikovat spoluzavinění. Pokud by tuto skutečnost dovodit mohl (např. s řidičem by sám v restauraci popíjel), jednalo by se o vysoce rizikové jednání poškozeného, které by mělo za následek aplikaci spoluzavinění a s tím související snížení výše náhrady škody. K tomuto se vyjádřil Nejvyšší soud např. v rozhodnutí sp. zn. 25 Cdo 2451/2007, v němž uvedl, že míra spoluzavinění újmy poškozeným může dosáhnout až jedné poloviny, jestliže vědomě podstoupí jízdu s řidičem, o němž ví, že je pod vlivem alkoholu. Ve zmiňovaném případě se pak jednalo o kombinaci řidiče pod vlivem návykové látky a nepříznivých povětrnostních podmínek. Ve zmiňovaném rozhodnutí pak Nejvyšší soud dovodil, že sice bylo rozhodující příčinou vzniku škody nezodpovědné počínání řidiče vozu, avšak přístup poškozeného spolujezdce nelze hodnotit jinak než jako krajně riskantní a svým jednáním přitom podstatně přispěl ke vzniku škodlivého následku[5]. Podíl poškozeného na újmě „…je vyšší než jen 20 % a limitně se může blížit až jedné polovině.“

Spoluzavinění poškozeného může též spočívat v nedotčeném naplnění prevenční povinnosti poškozeného. Např. v případě, že poškozený cyklista neměl v době dopravní nehody nasazenou helmu, a to i v případě, že mu tuto povinnost zákon neukládal, může tato skutečnost vést k aplikaci spoluzavinění. Např. v rozhodnutí sp. zn. 25 Cdo 2258/2008 učinil Nejvyšší soud závěr, že skutečnost, že poškozený „…nemohl vznik nehody odvrátit, nevylučuje závěr o tom, že se žalobce nepoužitím přilby na vzniku (zvětšení) škody na svém zdraví spolupodílel“. V tomto případě Nejvyšší soud shledal míru spoluúčasti ve výši 10 %. Obdobné závěry lze aplikovat např. na jízdu v noci bez reflexních prvků či bez ochranného vybavení.

Jak vidno z výše uvedeného, i jednání poškozeného může mít významný vliv na výši odškodnění, a to i v případě, že není viníkem dopravní nehody, ba naopak je její obětí. Nutno rovněž dodat, že jednotlivá pochybení spolujezdce je zapotřebí vnímat v kontextu celého případu, tedy pokud dojde ke kombinaci rizikových faktorů na straně poškozeného jako např. poškozený nebyl připoután bezpečnostními pásy, nastoupil k osobě podnapilé či vědom si špatného stavu vozidla, může spoluzavinění poškozeného na újmě způsobené překročit i jednu polovinu.

Mgr. Monika Skalová,
advokátka

KLB LEGAL

KLB Legal, s.r.o., advokátní kancelář

Letenská 121/8
118 00 Praha 1

Tel.: +420 739 040 363
e-mail: info@klblegal.cz

---

[1] Rozsudek Nejvyššího soudu sp. zn. 25 Cdo 3171/2013, ze dne 29. 1. 2014.

[2] Rozsudek Nejvyššího soudu sp. zn. 30 Cdo 1016/2018-II, ze dne 25. 4. 2019.

[3] Rozsudek Nejvyššího soudu sp. zn. 25 Cdo 2919/2016, ze dne 6. 9. 2017.

[4] Rozsudek Nejvyššího soudu sp. zn. 25 Cdo 4199/2013, ze dne 27. 3. 2014.

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

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

Další články:

- Jak fungují plánovací smlouvy v reálných situacích (1. díl)
- Rozvod? Už k němu nemusíte. Shrnutí podmínek, za jakých nebudete u soudu vyslýcháni, dokonce ani nebude nutná Vaše osobní účast
- Jaké klíčové změny přináší návrh novely stavebního zákona?
- Byznys a paragrafy, díl 26.: Smírčí řízení jako alternativní nástroj řešení sporů mezi podnikateli
- Pozemkové úpravy aneb „malé“ vyvlastnění
- Nová éra v boji proti nekalým obchodním praktikám: Co přinese nové procesní nařízení EU?
- Licence LUC v podnikatelské strategii provozovatelů dronů
- Péče rodičů po novele od 1.1.2026
- K ukončování služebního poměru po novele zákona o státní službě
- Aktuality z práva internetu: kybernetická bezpečnost a online řešení sporů
- Zelené standardy pro výstavbu a renovace: jaké povinnosti přinese nová evropská úprava?