

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

Regresní nároky pojistitele z pojištění odpovědnosti z provozu vozidla zejména ve světle rozhodovací činnosti soudů

Zákon č. [168/1999](#) Sb., o pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o pojištění odpovědnosti“ nebo „OdpVoz“) zakládá v ustanovení § 10 právo pojistitele na úhradu částky vyplacené poškozenému. S ohledem na změnu právní úpravy, ke které došlo s účinností od 23.9.2016 a vzhledem k recentní judikatuře si klademe za cíl seznámit v tomto článku širší veřejnost s předmětnou problematikou.

Zákon o pojištění odpovědnosti obsahuje taxativní výčet případů, při nichž má pojistitel proti pojištěnému právo na náhradu toho, co za něj plnil (tzv. postižní právo či regresní nárok). V souladu s konstantní judikaturou Nejvyššího soudu České republiky¹ není postižní právo pojistitele právem na náhradu škody, nýbrž je zvláštním originárním právem pojistitele proti pojištěnému na náhradu toho, co za něho pojistitel plnil. Předpoklady vzniku tohoto nároku pojistitele stanoví pouze § 10 zákona o pojištění odpovědnosti a nelze je doplňovat dalšími předpoklady pro vznik nároku na náhradu škody, resp. újmy jako například ustanoveními § 2894 a násl. zákona č. [89/2012](#) Sb., občanského zákoníku, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „občanský zákoník“) upravujícími povinnost nahradit škodu (újmu). Tato ustanovení občanského zákoníku mají význam pouze pro určení pojištěného, tedy toho, na jehož povinnost nahradit újmu se pojištění vztahuje. Ačkoliv se předmětná judikatura týkala předchozí právní úpravy obsažené v zákoně č. [40/1964](#) Sb., občanském zákoníku, ve znění pozdějších předpisů, je plně aplikovatelná i v souvislosti s právní úpravou současného občanského zákoníku.

Novelizace zákona o pojištění odpovědnosti

S účinností ke dni 23.9.2016 došlo ke změně relevantní právní úpravy. Ačkoliv by se mohlo zdát, že se jedná o změnu ryze formální, opak je pravdou. Dle § 10 odst. 1 písm. b) OdpVoz ve znění účinném do 22.9.2016 byl jedním z důvodů, pro něž (za předpokladu, že byl prokázán) vznikl pojistiteli regresní nárok proti pojištěnému, případ, kdy (i) pojištěný porušil základní povinnost týkající se provozu vozidla na pozemních komunikacích a (ii) toto porušení bylo **v příčinné souvislosti** se vznikem újmy, kterou je pojištěný povinen nahradit. Co se rozumí porušením těchto základních povinností, bylo vymezeno v odstavci druhém citovaného ustanovení, přičemž se jednalo zejména o provozování vozidla, které svojí konstrukcí nebo technickým stavem neodpovídá požadavkům bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, obsluhujících osob, přepravovaných osob a věcí; provozování vozidla, jehož technická způsobilost k provozu vozidla nebyla schválena; řízení vozidla osobou, které byl uložen zákaz činnosti 1 Například usnesení Nejvyššího soudu České republiky ze dne 22.11.2011, sp. zn. 32 Cdo 3266/2010. řídit vozidlo, v době tohoto zákazu; či například řízení vozidla osobou, která při řízení vozidla byla pod vlivem alkoholu, omamné nebo psychotropní látky nebo léku označeného zákazem řídit motorové vozidlo. Ve všech těchto případech však byla základním předpokladem vzniku regresního nároku pojistitele **příčinná souvislost** mezi porušením takové povinnosti a vznikem újmy. Tedy, regresní nárok pojistiteli nevznikl automaticky ve všech případech, kdy vozidlo řídila osoba, která byla pod vlivem alkoholu.

Novelizací zákona o pojištění odpovědnosti provedenou zákonem č. [304/2016](#) Sb. **bylo porušení většiny předmětných základních povinností při provozu vozidla na pozemních komunikacích zařazeno přímo do taxativního výčtu případů, na základě nichž vzniká pojistiteli postizní právo vůči pojištěnému**, tj. do odstavce prvního § 10 zákona o pojištění odpovědnosti s tím, že někdejší obecné ustanovení § 10 odst. 1 písm. b) OdpVoz bylo zrušeno. Z textu právní úpravy byla v některých případech vypuštěna podmínka kauzálního nexu mezi porušením povinnosti a vznikem újmy. Tím pádem od 23.9.2016 vzniká pojistiteli regresní nárok proti pojištěnému mimo jiné vždy, když tento řídil vozidlo v době, kdy mu byl uložen zákaz činnosti řídit vozidlo; řídil vozidlo pod vlivem alkoholu, omamné nebo psychotropní látky; řídil vozidlo a nebyl držitelem příslušného řídicího oprávnění a/nebo předal řízení vozidla takové osobě, a to vše bez ohledu na to, zda bylo toto porušení v příčinné souvislosti se vznikem újmy či nikoliv. Došlo tedy ke značnému zpřísnění právní úpravy, z důvodu požadavku přísnějšího sankcionování pojištěného, který jedná v rozporu se svými zákonnými povinnostmi. Jedinou výjimku představuje § 10 odst. 2 OdpVoz v platném znění, dle něhož i nadále zůstala podmínka příčinné souvislosti pro případ, kdy k porušení povinnosti došlo tím, že pojištěný provozoval vozidlo, které svojí konstrukcí nebo technickým stavem neodpovídá požadavkům bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, obsluhujících osob, přepravovaných osob a věcí, nebo jehož technická způsobilost k provozu vozidla nebyla schválena.

Rozhodovací činnost soudů ve věci regresních nároků

Významnou skutečností je, že regresní nárok pojistitele vzniká vůči pojištěnému, tedy osobě, kterou může být nejen provozovatel vozidla, ale i řidič vozidla. V **rozsudku Nejvyššího soudu České republiky ze dne 13.8.2008, sp. zn. 25 Cdo 2871/2007** se Nejvyšší soud ČR vyjádřil tak, že v případě plurality odpovědných subjektů (řidiče a provozovatele) závisí na pojistiteli, který z titulu pojištění odpovědnosti za škodu (újmu) způsobenou provozem motorového vozidla plnil poškozenému, vůči kterému z nich (případně zda vůči oběma) uplatní své postizní právo.

V této souvislosti je však namístě uvést i další rozsudek Nejvyššího soudu ČR, a sice **rozsudek ze dne 25.7.2012, sp. zn. 23 Cdo 4550/2011**, v němž Nejvyšší soud ČR judikoval, že „provozování vozidla“ ve smyslu § 10 odst. 2 písm. a) OdpVoz (ve znění účinném do 22.9.2016), tj. provozování vozidla, které svojí konstrukcí nebo technickým stavem neodpovídá požadavkům bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, obsluhujících osob, přepravovaných osob a věcí, nezahrnuje „provoz“ vozidla řidičem odlišným od provozovatele. Řidič vozidla tak v daném případě není pasivně legitimován. Obdobně je tomu i v případě dle § 10 odst. 2 písm. b) OdpVoz (ve znění účinném do 22.9.2016) při provozování vozidla, jehož technická způsobilost k provozu vozidla nebyla schválena. Nejvyšší soud ČR dospěl k tomuto právnímu závěru na základě jazykového a systematického výkladu, kdy upozorňuje, že zákonodárce rozlišuje mezi pojmy „řízení vozidla“ a „provozování vozidla“. Výše uvedený závěr Nejvyššího soudu ČR o pasivní legitimaci výhradně provozovatele vozidla pro dané případy je opět plně aplikovatelný i na novelizovanou právní úpravu. V rámci rozsudku sp. zn. 23 Cdo 4550/2011 se Nejvyšší soud ČR vyjádřil rovněž k povaze odpovědnosti provozovatele dopravního prostředku za škodu (újmu). **Provozovatel dopravního prostředku je osobou, která je objektivně odpovědná za škodu (újmu) způsobenou provozem dopravního prostředku a to i tehdy, jestliže v okamžiku vzniku škody sám neřídil, ledaže by byl dopravní prostředek použit bez vědomí nebo proti vůli provozovatele.**

Z hlediska určení konkrétní osoby, vůči níž pojistiteli regresní nárok vzniká, je vhodné zmínit též **rozsudek ze dne 22.11.2011, sp. zn. 32 cdo 3266/2010**, v němž se Nejvyšší soud ČR vyjádřil k otázce regresního nároku v případě, kdy škodu (resp. újmu) způsobil řidič, jakožto zaměstnanec při plnění svých pracovněprávních povinností. V daném případě se jednalo o nárok pojistitele z důvodu dle § 10 odst. 1 písm. b) a odst. 2 písm. e) zákona o pojištění odpovědnosti, tedy v případě, kdy vozidlo řídila osoba, která byla pod vlivem alkoholu, přičemž řidič vozidla se do podnapilého stavu

přivedl teprve poté, co mu bylo zaměstnavatelem (provozovatelem vozidla) předáno vozidlo k plnění jeho pracovněprávních povinností. Dovolací soud judikoval, že je nerozhodné, v jakém stavu byl řidič při předání vozidla provozovatelem, či zda řízení vozidla pod vlivem alkoholu provozovatel zavinil. Tím navázal na závěry vyjádřené již ve svém rozsudku ze dne 28.3.2007, sp. zn. **32 Odo 1397/2005**, podle kterého postižní právo ve smyslu § 10 odst. 2 písm. e) zákona o pojištění odpovědnosti (v tehdy platném znění) stíhá nikoliv řidiče, který jako zaměstnanec pojištěného způsobil škodu poškozenému v opilosti, ale pojištěného, i když je právnickou osobou, jako zaměstnavatele řidiče, který tohoto řidiče použil pro plnění svých úkolů v rámci pracovněprávního vztahu.

K otázce regresního nároku pojistitele v případě, kdy pojištěný porušil základní povinnost provozu na pozemních komunikacích tím, že provozoval vozidlo, které svojí konstrukcí nebo technickým stavem neodpovídá požadavkům bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, obsluhujících osob, přepravovaných osob a věcí a toto porušení bylo v příčinné souvislosti se vznikem újmy, kterou je pojištěný povinen nahradit, se vyjádřil v nedávné době Nejvyšší soud ČR a sice v **rozsudku ze dne 30.9.2015, sp. zn. 23 Cdo 3363/2013**. V citovaném rozsudku zaujal Nejvyšší soud ČR poměrně přísný právní názor. Skutkový základ byl takový, že k pojistné události došlo v době, kdy bylo nákladní vozidlo postiženo závadou levé přední listové pružiny spočívající ve zlomení a ztrátě spodní části listu, přičemž horní list nevydržel námahu a praskl, čímž došlo k vybočení nápravy a vytočení vozidla, což bylo příčinou nehody. Soud prvního stupně dospěl k závěru, že závada na vozidle byla těžko zjištělná a jinak bylo vozidlo technicky způsobilé a pravidelně kontrolované, a že žalovaný, jakožto provozovatel vozidla, o vozidlo pečoval s péčí řádného hospodáře a své základní povinnosti týkající se provozu na pozemních komunikacích neporušil. Obdobně se k věci vyjádřil též odvolací soud, podle něhož nelze akceptovat názor, že by každé způsobení škody vozidlem, jehož technický stav neodpovídá požadavkům bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích (za předpokladu existence příčinné souvislosti) bylo porušením povinnosti zakládajícím regresní nárok pojistitele, neboť v opačném případě by provozovatel odpovídal i za skryté závady, které nebyly zjištěny při technické prohlídce ve stanici technické kontroly a byli by tak poškozeni i ti provozovatelé, kteří o vozidla pečují řádně. Dle názoru odvolacího soudu tak může být regresní nárok založen jen tehdy, jestliže jsou nedostatky technického stavu zřejmé nebo zjištělné při vynaložení obvyklé opatrnosti, resp. pokud je toto provozování doprovázeno jiným porušením právní povinnosti při péči o technický stav vozidla. Nejvyšší soud ČR na základě podaného dovolání dospěl k odlišnému právnímu názoru a to mimo jiné vycházejí z objektivní odpovědnosti provozovatele dopravního prostředku (jak byla rovněž judikována v rozsudku Nejvyššího soudu ČR, sp. zn. 23 Cdo 4550/2011). Dovolací soud argumentoval především tím, že zákon (tj. v té době zákon č. [40/1964](#) Sb., občanský zákoník) nepřipouští liberaci pojištěného z důvodu, že provozovatel vozidla o vozidlo řádně pečuje. Nejvyšší soud ČR rovněž poukázal na primární účel pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, kterým je ochrana zájmů poškozeného. Dovolací soud pak věc uzavřel s tím, že skutková podstata stanovená v § 10 odst. 1 písm. b) a odst. 2 písm. a) zákona o pojištění odpovědnosti může být naplněna nejen takovým provozováním, při němž má provozovatel (resp. osoba, které vozidlo svěří) možnost rozpoznat při zachování obvyklé opatrnosti neodpovídající technický stav, resp. plněním svých povinností při péči o vozidlo tomuto stavu předejít, ale **jakýmkoliv provozováním vozidla, které svojí konstrukcí nebo technickým stavem neodpovídá požadavkům bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích**, obsluhujících osob, přepravovaných osob a věcí. Nejvyšší soud ČR tím navázal na předchozí, již poměrně přísný, výklad a právní názor zaujatý v **rozsudku ze dne 25.5.2010, sp. zn. 25 Cdo 358/2008**, jehož skutkový základ byl založen na tom, že se přívěsný vozík, jehož technická způsobilost pro provoz na komunikaci nebyla schválena, odpojil od tažného vozidla.

Výše uvedený závěr Nejvyššího soudu ČR vyjádřený v **rozsudku sp. zn. 23 Cdo 3363/2013** považujeme za velmi přísný a domníváme se, že tento výklad ne zcela odpovídá požadavku a účelu zákona o pojištění odpovědnosti. Je sice pravdou, že primárním účelem zákona o pojištění

odpovědnosti je ochrana poškozeného, nicméně toto bez dalšího neznamena, že by neměl být, byť jen částečně a nikoliv v identickém rozsahu chráněn též pojištěný, zvláště pokud jednal poctivě a v dobré víře a splnil zákonnou prevenční povinnost, zejména pokud o vozidlo řádně pečoval, a podroboval jej jak servisním, tak technickým prohlídkám. Jsme toho názoru, že regresní nároky pojistitele by pak měly dopadat výhradně na případy specifické a ojedinělé, u nichž lze mít za to, že pojištěný hrubě porušil své povinnosti či si jiným způsobem počínal tak, že není spravedlivé, aby následky vzniklé takovým jednáním šly k tíži pojistitele. V daném případě však považujeme výklad předmětného ustanovení dovolacím soudem za přepjatě formalistický.

Závěr

Lze shrnout, že rozhodovací činnost soudů ve věci regresních nároků z pojištění odpovědnosti z provozu vozidla se v poslední době ubírá směrem svědčícím spíše ve prospěch pojistitelů. Vedle toho rovněž dochází postupnému zpříšňování právní úpravy k tíži pojištěných.

Provozovatelům vozidel, tzn. jak fyzickým, tak právnickým osobám, zejména pak dopravním či spedičním společnostem, nelze než doporučit, aby byli dostatečně bdělí a to jak při tom, komu umožňují užívání vozidla, tak v otázce preventivní kontroly technického stavu vozidla. Jak ukázala judikatura Nejvyššího soudu ČR, ani taková kontrola stavu vozidla však nemusí být v některých případech dostačující.

Co se týká osob řidičů vozidel, pak doporučujeme klást vyšší důraz na výběr vhodných osob a případně též na provádění namátkových kontrol na alkohol u zaměstnanců při výkonu práce. Takovým kontrolám je zaměstnanec povinen se podrobit dle § 106 odst. 4 písm. i) zákona č. [262/2006](#) Sb., zákoníku práce, v platném znění, a je možné jimi předejít budoucím nepříjemným situacím.

V případě, že se jedná o tzv. referentské neboli poolové vozidlo, které používá u zaměstnavatele, jakožto provozovatele vozidla více zaměstnanců, doporučujeme klást bedlivý důraz na vedení s tím související evidence o provozu vozidla, z níž bude patrné, kdo v daný okamžik vozidlo řídil. Provozovatel se může pochopitelně následně domáhat náhrady škody po třetí osobě. V souladu s § 257 odst. 2 zákoníku práce se nevztahuje omezení rozsahu odpovědnosti zaměstnance za škodu na škodu, kterou způsobil v opilosti. Z toho důvodu by byl v takovém konkrétním případě zaměstnanec povinen nahradit škodu (tj. skutečnou škodu) v plném rozsahu.

Nicméně, je třeba mít na paměti, že dopravní nehody potažmo škodní události jsou často spojeny s nároky poškozených, jež mohou dosahovat horentních sum a ne vždy jsou z důvodu nedostatečné solventnosti řidiče vozidla takové regresní nároky reálně vymahatelné. Mimoto, provozovatel musí absolvovat další jednání, tj. uplatnění nároku vůči řidiči vozidla, které může vyústit v předložení věci k projednání a rozhodnutí soudu. Již prvotní úhrada regresního nároku dle § 10 OdpVoz provozovatelem pojistiteli však může být pro některé provozovatele likvidační.



Mgr. Markéta Jarošová,
advokátní koncipientka



Mgr. Lucie Tahotná,
advokátka

email: kancelar@legalprague.cz

[1] Například usnesení Nejvyššího soudu České republiky ze dne 22.11.2011, sp. zn. 32 Cdo 3266/2010.

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

Další články:

- [Vybrané otázky poskytování zdravotních služeb na dálku](#)
- [DEAL MONITOR](#)
- [„Za každou kauzou je živý příběh“](#)
- [Ombudsman na Maltě - základní parametry a role. A v čem bychom se mohli poučit i my v Česku?](#)
- [DEAL MONITOR](#)
- [DEAL MONITOR](#)
- [Rozhovor s JUDr. Veronikou Janoušek Rudolfovou, samostatnou advokátkou specializující se na sportovní právo](#)
- [DEAL MONITOR](#)
- [DEAL MONITOR](#)
- [DEAL MONITOR](#)
- [Fotbalové agenti vs. FIFA ve světle stanoviska generálního advokáta Soudního dvora Evropské unie](#)