

Univerzita Karlova v Praze  
Právnická fakulta

Veronika Pilátová

**Provozovatel v odpovědnosti za škodu vzniklou z provozu  
motorových vozidel v současné a budoucí právní úpravě  
občanského zákoníku**

**Diplomová práce**

Vedoucí diplomové práce: Prof. JUDr. Jiří Švestka, DrSc.

Katedra: občanského práva

Datum vypracování práce ( uzavření rukopisu): 29.11.2012

## Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem předkládanou diplomovou práci vypracovala samostatně za použití zdrojů a literatury v ní uvedených.

V Praze dne

## Poděkování

Ráda bych na tomto místě poděkovala svému vedoucímu diplomové práce Prof. JUDr. Jiřímu Švestkovi, DrSc. za cenné rady a připomínky při její tvorbě.

## Obsah:

Obsah: .....	4
1 Postavení odpovědnosti za škodu / povinnosti nahradit škodu ve společnosti .....	6
1.1 Prevence v odpovědnosti za škodu/ povinnosti nahradit škodu.....	7
1.2 Reparace v odpovědnosti za škodu/ povinnosti nahradit škodu .....	8
2 Základní pojmy .....	10
2.1 Škoda .....	10
2.2 Motorové vozidlo.....	11
2.3 Provozovatel .....	12
2.3.1 Provozovatel dopravy .....	15
2.3.2 Provozovatel dopravního prostředku.....	16
2.3.3 Osoby odpovědné na místo provozovatele § 430 OZ a §2928-2929 NOZ .....	18
3 Odpovědnost za škodu / povinnost k náhradě škody .....	20
3.1 Historie .....	20
3.2 Současnost a budoucnost.....	21
3.2.1 Subjektivní odpovědnost za škodu § 420 OZ.....	23
3.2.2 Objektivní odpovědnost za škodu dle §420a OZ.....	24
4 Odpovědnost za škodu způsobenou provozem dopravních prostředků § 427 OZ .....	26
4.1 Rozsah odpovědnosti.....	27
4.2 Liberační důvody .....	28
4.2.1 Liberace dle § 428 OZ.....	29
4.2.2 Liberace dle § 441 OZ a § 2918 NOZ .....	30
4.3 Pojištění odpovědnosti za škodu.....	31
5 Způsob, obsah a výše náhrady škody .....	33
5.1 Způsob náhrady škody .....	33
5.2 Obsah náhrady škody.....	34
5.3 Výše náhrady škody.....	36
5.3.1 Výše náhrady škody na věci (a zvířeti).....	36
5.3.2 Výše náhrady škody na zdraví.....	39
5.4 Uplatnění práva na náhradu škody .....	41
6 Následky změn v NOZ.....	43
7 Závěr .....	45

8	Seznam zkratek .....	49
9	Použitá literatura: .....	50
9.1	Knižní tituly .....	50
9.2	Diplomové práce.....	50
9.3	Elektronické zdroje.....	51

# 1 Postavení odpovědnosti za škodu / povinnosti nahradit škodu ve společnosti

V této práci bych se ráda zabývala odpovědností provozovatele za škodu způsobenou provozem motorových vozidel v současném občanském zákoníku č. 40/1964 Sb. (dále také OZ) a její novou úpravou ve smyslu povinnosti nahradit škodu při škodě způsobené provozem motorových vozidel v novém občanském zákoníku č. 89/2012 Sb. (dále také NOZ) účinném od 1. 1. 2014. Ráda bych poukázala na hlavní změny v této tématice, které jdou ruku v ruce s celkovou novou koncepcí tohoto zákona, který preferuje osobní svobodu jednotlivce, ochranu znevýhodněných osob a odstraňuje poslední pozůstatky socialistického práva.

Důležitým faktorem, proč se touto problematikou zabývat, zde je nárůst počtu registrovaných vozidel v České republice např.: z údajů Ministerstva dopravy vyplývá nárůst počtu osobních automobilů v ČR z 3 958 708 v roce 2005 na 4 581 642 v roce 2011<sup>1</sup>. S tímto vzrůstajícím počtem registrovaných vozidel, ať už se jedná o zmíněné osobní automobily nebo jiné kategorie silničních vozidel jako motocykly, nákladní vozidla a další, vzrůstá také riziko, které vzniká pro okolí jejich provozem na pozemních komunikacích. Rizikovost provozu vozidel na pozemních komunikacích dokládají i počty 773 usmrcených a 25 550 zraněných při dopravních nehodách v České republice za rok 2011<sup>2</sup>.

Institut odpovědnosti za škodu a jeho nová úprava v podobě povinnosti k náhradě škody jsou právě jedním ze způsobů, kterým se český právní systém snaží vyrovnat s výhodnějším postavením provozovatele vozidla oproti ostatním, kteří

---

<sup>1</sup> MINISTERSTVO DOPRAVY. *Ročenka dopravy České republiky 2011* [online]. 2012 ISSN 1801-3090 s.50. Dostupné z: [https://www.sydos.cz/cs/rocenka\\_pdf/Rocenka\\_dopravy\\_2011.pdf](https://www.sydos.cz/cs/rocenka_pdf/Rocenka_dopravy_2011.pdf)

<sup>2</sup> MINISTERSTVO DOPRAVY. *Ročenka dopravy České republiky 2011* [online]. 2012 ISSN 1801-3090 s.141. Dostupné z: [https://www.sydos.cz/cs/rocenka\\_pdf/Rocenka\\_dopravy\\_2011.pdf](https://www.sydos.cz/cs/rocenka_pdf/Rocenka_dopravy_2011.pdf)

jsou naopak tímto provozem ohroženi a nastolit alespoň částečnou rovnováhu dle zásady, že všichni jsou si rovni.

Funkcí tohoto institutu je jednak především snažit se předcházet škodám (tzn. prevenční funkce) a v případě, že škoda vznikne, ji napravovat (tzn. reparační funkce).

### ***1.1 Prevence v odpovědnosti za škodu/ povinnosti nahradit škodu***

Především v oblasti prevence však nelze plně spoléhat pouze na občanský zákoník, protože jeho formulace § 415 - 418 v oblasti prevence jsou především obecného charakteru ve smyslu zásady „neminem laedere“, které je nutno doplnit o konkrétní normy. Z oblasti dopravy je to především zákon o silničním provozu č. 361/2000 Sb. a zákon o pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel č. 168/1999 Sb., které stanovují konkrétnější povinnosti i sankce v rámci předcházení škodám.

I tato oblast byla v rámci nové úpravy změněna. Můžeme zde sledovat posun k užší prevenční povinnosti spojené především s chováním škůdce. § 415 zákona č. 40/1964 Sb. stanoví: „Každý je povinen počínat si tak, aby nedocházelo ke škodám na zdraví, na majetku, na přírodě a životním prostředí.“ Toto ustanovení je velmi široké, a proto přináší mnoho otázek, které je pak nutné řešit ať už výkladem zákona či judikaturou. V novém občanském zákoníku dochází k razantnímu zúžení tohoto ustanovení. V § 2900 zákona č. 89/2012 máme jasně stanovenou prevenční povinnost vůči majetkovým a nemajetkovým hodnotám ostatních pro případy, kdy konáme. Nelze tedy již například ani hypoteticky řešit otázku, zda nebyla porušena právní povinnost dle ustanovení §415 zákona č. 40/1964 Sb. v případě, že daná osoba poškodila svoji věc. §2901 zákona č.89/2012 Sb. pak dále rozšiřuje prevenční povinnost – povinnost zasáhnout na osoby, které způsobily nebezpečnou situaci nebo mají nad takovou to situaci kontrolu nebo u kterých zasáhnutí odůvodňuje vztah mezi osobami nebo které díky svým vlastnostem, jsou schopny odvrátit škodu, o niž ví nebo musí vědět,

s přihlédnutím k míře vynaloženého úsilí na její odvrácení a míře hrozícího nebezpečí. Škůdce je zároveň povinen oznámit dotčené osobě porušení právní povinnosti a v případě, že tak učiní, zproští se povinnosti náhrady škody za újmu, které mohl poškozený po oznámení předejít. Zabránit škodám však již v nové úpravě nebude povinností jako doposud dle § 417 OZ, ale pouze právem dle § 2903 nového občanského zákoníku. Je to jedno z míst, kde se zbavujeme totalitního ustanovení, které v moderní společnosti nemá místo. Nelze nutit ohroženou osobu k činu, který sama nechce v případě, že nic nezpůsobila, a zároveň je třeba dbát jejích vlastnických práv, které by tímto činem mohly být narušeny.

Není to jediná změna, která na poli prevence byla provedena. Krajiní nouze a nutná obrana v § 2905 a § 2906 NOZ byla rozšířena i na „jiné“ osoby, které jsou v krajiní nouzi nebo je u nich zapotřebí nutné obrany. Zároveň byla přidána možnost při posuzování nutné obrany/krajiní nouze přihlídnout k subjektivnímu stavu obránce v době nebezpečí. Důvodová zpráva k NOZ pak uvádí příklad možného přihlídnutí k subjektivnímu stavu ohrožené osoby v podobě rozrušení z napadení myšleného z vtípu, o kterém ovšem ohrožená osoba neví, a zareaguje v nutné obraně<sup>3</sup>,

Ve všech těchto změnách se projevuje výše zmíněný posun k větší svobodě a ochraně jednotlivce.

## ***1.2 Reparace v odpovědnosti za škodu/ povinnosti nahradit škodu***

Reparací rozumíme opravu/nápravu/odčinění již škody vzniklé. Její právní základ pak můžeme hledat právě v samotném institutu odpovědnosti za škodu a jeho nové úpravě. Řeší se zde, co je škodou v právním slova smyslu, kdo za škodu odpovídá, kdo je povinen hradit, komu je povinen hradit, co je povinen hradit a další otázky. Tímto vším se však budu zabývat v dalších kapitolách.

---

<sup>3</sup> Důvodová zpráva k zákonu č. 89/2012; s. 567, Dostupná z [http://obcanskyzakonik.justice.cz/tinymce-storage/files/DZ\\_NOZ\\_89\\_%202012\\_Sb.pdf](http://obcanskyzakonik.justice.cz/tinymce-storage/files/DZ_NOZ_89_%202012_Sb.pdf)



Úpravu reparace zároveň můžeme vnímat jako jeden ze způsobů jak zlepšit postavení poškozeného. Jasně se stanoví, že škůdce, případně osoba odpovědná, je povinen v zákonem daných případech hradit škodu poškozenému, zároveň tato ustanovení fungují i jako druh prevence, který má za úkol odstrašit škůdce od páchání škod na základě toho, že vědí, co jim hrozí.

## 2 Základní pojmy

V rámci tohoto tématu je několik pojmů, s kterými je třeba se vypořádat předem, protože je budeme nadále hojně používat a jsou společné - až na malé rozdíly - oběma úpravám občanského práva. Jedná se o pojem škody, motorového vozidla a provozovatele.

### 2.1 Škoda

Škoda je pro nás důležitá z důvodu toho, že je jedním z předpokladů vzniku odpovědnosti za škodu obecně, tak i odpovědnosti provozovatele motorového vozidla. To znamená, že pokud při konkrétní události nevznikne škoda, není možné hovořit o vzniku odpovědnosti za škodu. Tento předpoklad je platný, jak pro úpravu dle současného občanského zákoníku tak i pro budoucí občanský zákoník.

Škodou rozumíme majetkovou újmu poškozeného (pokud zákon nestanoví jinak), která je vyčíslitelná v penězích. Jedním z příkladů, kdy toto zákon stanoví jinak, je i §444 OZ a s ním související úprava v § 445-449 OZ, kde je řešena otázka škody na zdraví. Právní nauka se v tomto případě, přiklání k tomu, že jde o škodu nemajetkovou, kterou nelze vyčíslit penězi, ale dochází zde alespoň k částečné satisfakci zhoršených podmínek poškozeného v rámci náhrady škody majetkovým zadostiučiněním. Úprava NOZ v § 2926 již výslovně určuje újmu na přirozených právech člověka jako nemajetkovou újmu. V souvislosti s nemajetkovou újmou – ublížení na zdraví – používá raději místo termínu „škoda“ termín „újma“. Autoři toto považovali za vhodnější z důvodu vztahu termínu „škoda“ k majetkové újmě<sup>4</sup>.

Další příklady odlišné úpravy od majetkového chápání škody, vztahující se k našemu tématu, nalézáme v novém občanském zákoníku. Jedná se jednak o

---

<sup>4</sup> ELIÁŠ,K.,a kol.,Nový občanský zákoník s aktualizovanou důvodovou zprávou. Ostrava: Sagit, 2012, s.997

náhradu ceny zvláštní oblíbenosti podle § 2969 nového občanského zákoník a jednak o náhradu osobního neštěstí podle § 2671. Řadíme je mezi škody osobní, kdy je poškozenému zasaženo do imateriálních statků (např. zdraví). Toto je celosvětově spíše než jako náhrada škody vnímáno jako určitý trest pro pachatele, který má docílit toho, aby již v dané činnosti nepokračoval, a alespoň částečně odškodnit ztrátu poškozeného, která se nedá dobře vyčíslit.

Druhy škody lze třídit podle různých kritérií. Prvním vodítkem pro jejich rozdělení je pro nás §442 odst. 1 OZ, který jí dělí na škodu skutečnou – „damnum emergens“ - a ušlý zisk – „lucrum cessans“. Dále to je pak třídění na škodu osobní a majetkovou, škodu smluvní a škodu mimosmluvní a další.

Nejprve se blíže podíváme na první jmenované třídění. Škodou skutečnou rozumíme škodu na již existujícím majetku poškozeného, ať už šlo pouze o poškození nebo o jeho celkové zničení, kterou je možné vyjádřit v penězích. Naproti tomu ušlý zisk je škodou spočívající v tom, že nedošlo k zvětšení majetku poškozeného, ke kterému by jinak bez dané události objektivně došlo.

Druhý způsob třídění jsem naznačila výše, proto se dále budu věnovat třídění na škodu smluvní a mimosmluvní. Jak už název napovídá, jedná se o škodu vzniklou porušením smluvní povinnosti – „ex contractu“ - a škodu vzniklou porušením mimosmluvní právní povinnosti dané zákonem – „ex delicto“.

## ***2.2 Motorové vozidlo***

Dalším z předpokladů vzniku odpovědnosti za škodu způsobenou provozem dopravních prostředků je událost mající původ ve zvláštní povaze provozu dopravy, která je uskutečňována prostřednictvím dopravních prostředků. Zvláštní povahu provozu dopravních prostředků jsem již nastínila alespoň částečně v první kapitole. Jedná se o situaci, kdy dopravní prostředek nebezpečně zvyšuje svým provozem riziko pro okolí, a to pro jeho charakteristické vlastnosti (rychlost, rozměry, zhoršení ovzduší atd.). Přesná definice toho, o jaké vlastnosti a situace se jedná, neexistuje. Vodítkem nám však v řešení těchto situací mohou být četná rozhodnutí ze soudní praxe (např. R30/79, R35/80).

Bez dopravního prostředku by výše popsaná událost, která je zásadní pro vznik odpovědnosti, nemohla vůbec vzniknout. Je tedy nutné stanovit, co je či není dopravním prostředkem, a zároveň se vypořádat s pojmem motorové vozidlo, na který se omezuje §427 odst. 2 zákona č. 40/1964 Sb. v případě, že se pohybujeme v mezích této diplomové práce - jinak samozřejmě neopomeneme ani motorová plavidla, či letadla. Dopravním prostředkem je veškerá technologie, která nám umožňuje přepravu osob či nákladu z místa na místo. Podmnožinou dopravních prostředků je skupina motorových vozidel.

Motorovým vozidlem je dopravní prostředek, který je poháněn motorem a je určen k přepravě osob nebo nákladu z místa na místo. Není rozhodující, o jaký typ motoru se jedná, důležité je pouze to, že vytváří energii, která je převáděna na pohyb, a je odlišná od energie vytvářené lidskou či zvířecí silou. Výčet druhů motorových vozidel je široký. Dvě základní skupiny silničních a drážních vozidel nám alespoň částečně přibližují speciální zákony č.56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a č.266/1994 Sb., o drahách. Kromě obvyklých vozidel, která by asi do těchto skupin zařadil každý, existují i výjimky, o kterých musela rozhodnout soudní praxe. Mezi silniční vozidla kromě obvyklých osobních automobilů, motocyklů, autobusů či trolejbusů tak patří například i bagry, buldozery nebo traktory (viz judikatura R 22/83 (tr.)) v případě, že plní funkci dopravního prostředku. Mezi drážní vozidla kromě obvyklých zařadíme v širším pojetí pojmu motorových vozidel například i eskalátory - viz judikatura R 46/79.

### ***2.3 Provozovatel***

V OZ pracujeme s pojmem provozovatele dopravních prostředků, a to v § 427 až 431 - není zde ale definován. Musíme si tedy vystačit charakteristikou, kterou nám dodává právní nauka a soudní praxe.

Provozovatel je subjektem odpovědnosti za škodu způsobenou provozem dopravy, dopravních prostředků, potažmo motorových vozidel. Je tedy třeba vědět, koho za provozovatele považovat a koho ne.

Provozovatelem dopravy či dopravního prostředku rozumíme právnickou či fyzickou osobu, která má faktickou a právní moc nakládat s dopravním prostředkem. Pod touto odbornou definicí rozumíme osobu, která dopravní prostředek trvaleji užívá, stará se o něj, a zajišťuje vše, co souvisí s provozem vozidla, např. kupuje pohonné hmoty, sjednává pojištění odpovědnosti atd., a která však nemusí mít možnost ho prodat či pronajmout. Toto právo náleží pouze vlastníkov, který není nutně totožný s provozovatelem.

Tímto případem bude i vztah leasingové společnosti s leasingovým nájemcem, kdy tento může sjednat pojištění vozidla, nechat ho opravit, natankovat atd., ale majitelem, tj. osobou, která může vozidlo prodat, je stále leasingová společnost, za podmínky, že toto není upraveno jinak v rámci leasingové smlouvy. Naproti tomu provozovatele vozidla, kterému bylo vozidlo odcizeno, nelze nadále považovat za provozovatele, protože již nemá faktickou moc nad dopravním prostředkem. To potvrzuje rozhodnutí Krajského soudu v Hradci Králové sp. zn. 25 Co 558/98<sup>5</sup>.

Faktickou dispozici s vozidlem sledujeme v jistém dlouhodobém měřítku. Časovou délku této dispozice nelze ale brát příliš rigidně. Jedná se spíše o jistý vztah provozovatele k vozidlu, který ze své podstaty počítá s jistou formou stálosti. V případě, že zapůjčím vozidlo, aby si kamarád dojel na nákup, jsem stále provozovatelem (R 70/1969). Obdobně tomu bude u zapůjčení osobního vozidla zaměstnavateli k splnění pracovního úkolu (R 8/1977). Speciální situací bude použití vozidla Policií ČR dle zákona č.283/1991 Sb. o Policii České republiky. Provozovatel i v tomto případě zůstane ve svém postavení. V případě způsobení škody při tomto použití mu však musí dle zákona Policie ČR škodu nahradit<sup>6</sup>.

V případě, že není možné zjistit provozovatele dopravního prostředku, považuje se za něj a za škodu odpovídá v dnešní době vlastník<sup>7</sup> - tento postup však dnes

---

<sup>5</sup> ŠVESTKA, J., Spáčil, J., Škárová, M., Hilmák, M. a kol. Občanský zákoník I. § 1 až 459. Komentář. 2. vydání. Praha: C.H.Beck, 2009 1241s.

<sup>6</sup> ELIÁŠ, K. Občanský zákoník : velký akademický komentář. Svazek 1, § 1-487. Praha: Linde, 2008. str. 872

<sup>7</sup> ELIÁŠ, K. Občanský zákoník : velký akademický komentář. Svazek 1, § 1-487. Praha: Linde, 2008. str. 872

nemá oporu v občanském zákoníku, ale pouze v soudní praxi a zvláštních předpisech spojených s odpovědností za škodu (např. zákon č. 168/1999 Sb. o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla), ač v minulosti tu byla zákonná opora pro tento postup v §1 odst. 2 zákona č. 63/1951 Sb. Předcházelo se tak složitým situacím, které vznikají i dnes, kdy nejsme schopni s určitostí určit osobu provozovatele a nemusí tak dojít k nahrazení škody poškozenému. Tuto situaci mění § 2930 zákona č.89/2012 Sb., který stanoví: „Nelze – li provozovatele určit, platí, že jím je vlastník dopravního prostředku.“ Zavedená praxe tak opět dostává větší právní jistotu. S ohledem na to, že poškozený byl již dostatečně znevýhodněn vznikem škody, není v demokratickém státě možné jej dále zatěžovat řešením otázky, po kom má škodu vymáhat. Na vlastníku vozidla je následně, aby dokazoval, že nebyl provozovatelem vozidla a nemá tedy povinnost k náhradě škody poškozenému. Postupuje se tak v principu zásady, že vlastnictví zavazuje a nemá rušit práva druhých.

Kromě případů, kdy nejsme schopni provozovatele zjistit, může nastat i opačný případ - existence více provozovatelů. Téměř výlučně se bude jednat o provozovatele dopravních prostředků, kteří mají daný dopravní prostředek ve společném vlastnictví. To zahrnuje manžele – společné jmění manželů - nebo podílové spoluvlastníky. Tito vlastníci následně mají možnost prokázat, že jeden každý z nich není provozovatelem vozidla a odpovědná je osoba odlišná od stavu zapsaného v registru motorových vozidel<sup>8</sup>. To platí i pro samostatné vlastníky dopravního prostředku.

Přestože zákon č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu na pozemních komunikacích stanoví povinnost zapsat provozovatele do registru motorových vozidel, dochází k případům, kdy tato povinnost dodržena není. To má za následek, že faktickým držitelem vozidla může být osoba odlišná od osoby zapsané v registru motorových vozidel. Nelze tedy informace v něm obsažené brát příliš dogmaticky.

---

<sup>8</sup> ELIÁŠ, K. Občanský zákoník : velký akademický komentář. Svazek 1, § 1-487. Praha: Linde, 2008. str. 872

OZ a NOZ dělí provozovatele do dvou skupin - na provozovatele dopravy a provozovatele dopravních prostředků; viz §427 odst. 1. a odst. 2 OZ a obdobné ustanovení NOZ § 2927 odst. 1. Zároveň oba předpisy připouštějí existenci osob, které v přesně daných situacích vstupují do postavení provozovatele na místo osoby obvykle odpovědné.

### **2.3.1 Provozovatel dopravy**

Provozovatel dopravy je fyzická či právnická osoba, která má jako hlavní předmět činnosti provoz dopravy (osob či nákladu) silniční, železniční, vodní a vzdušné<sup>9</sup>. V celku obecný text zákona pak přináší v rámci určení, kdo je provozovatelem dopravy několik problémů, se kterými je třeba se vypořádat.

Za prvé judikatura<sup>10</sup> i právní nauka na některých místech mluví o provozu dopravy jako hlavní hospodářské – podnikatelské činnosti. V případě, že budeme podnikání brát v intencích §2 zákona č. 513/1991 Sb., obchodního zákona, omezili bychom provozovatele pouze na osoby, které touto činností vytvářejí zisk. Existují však fyzické či právnické osoby, které mají jako svoji hlavní činnost provoz dopravy bez produkce zisku, např. nadace, provoz dopravy v rámci zajištění obslužnosti obcí atd. Je třeba tedy brát text zákona v jeho celém rozsahu a zahrnout do provozovatelů i tyto subjekty.

Za druhé provozovatel dopravy není omezen na určité dopravní prostředky. Provozovatel může provozovat jak motorové dopravní prostředky (automobily, lodě, letadla, atd.), tak nemotorové dopravní prostředky. V případě nemotorových prostředků je třeba dát pozor, aby zde byla stále patrná přidaná hodnota technologie dopravního prostředku, která nám umožňuje lepší přepravu osob či nákladu. Nevylučujeme tím použití zvířete či lidské síly k chodu dopravního prostředku. Provozovatelem dopravy je tedy například provozovatel koňských

---

<sup>9</sup> KNAPPOVÁ, M., aj. Občanské právo hmotné. Svazek II. 3. vyd. Praha: ASPI Publishing, 2002. S.556

<sup>10</sup> R 109/67

spřežení či rikš, ale již ne provozovatel – organizátor – například nosičů nákladů v horách.

Dalším problémem je určení provozu dopravy jako již výše zmiňované hlavní činnosti. Stavební firmu, která má jako hlavní činnost stavbu domů, nelze určit jako provozovatele dopravy, přestože velké procento její činnosti tvoří převážení stavebního materiálu z místa na místo. Naproti tomu firmu, která má jako hlavní předmět činnosti silniční dopravu, určíme jako provozovatele dopravy, i když se věnuje i zajištění stravování pro zaměstnance atd. Vodítkem nám zde takové mohou být speciální zákony č. 266/1994 Sb., o drahách, č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě, č. 49/1997 Sb. o civilním letectví, č. 114/1995 o vnitrozemské platbě, které regulují provoz dopravy daným dopravním prostředkem. Stále je však třeba mít na mysli, že tyto zákony nám mohou pro občanské právo dát pouze určitý směr a nelze je plně přebrat – např. v rámci občanského práva bude provozovatelem dopravy i osoba, která nemá licenci dle těchto zákonů, ale splňuje definici provozovatele dopravy<sup>11</sup>.

Jak jsem na předchozích řádcích ukázala, problematika provozovatele dopravy je složitá, a je tedy třeba vždy nahlížet na každý případ jednotlivě podle daných kritérií.

### **2.3.2 Provozovatel dopravního prostředku**

OZ stanoví v §427 odst. 2: „Stejně odpovídá i jiný provozovatel motorového vozidla, motorového plavidla, jakož i provozovatel letadla.“ Dochází zde tedy kromě jiného k omezení odpovědnosti jen na okruh provozovatelů určitých dopravních prostředků oproti provozovatelům dopravy. Zde můžeme sledovat změnu v NOZ, který se již neomezuje pouze na motorová vozidla a plavidla, ale přisuzuje provozovateli dopravního prostředku odpovědnost i v případě nemotorových vozidel a plavidel s výjimkou, kdy jsou poháněny lidskou silou. Přisuzuje tak provozovateli o poznání širší odpovědnost za škodu způsobenou

---

<sup>11</sup> ELIÁŠ, K. Občanský zákoník : velký akademický komentář. Svazek 1, § 1-487. Praha: Linde, 2008. str. 865



dopravním prostředkem, než tomu bylo v minulosti, a zároveň zlepšuje postavení poškozeného v případech, kdy dosud plynula odpovědnost za škodu pouze z § 420 OZ, který upravuje subjektivní odpovědnost za škodu s ohledem na zavinění. V dnešní moderní době tento posun sleduje technický a společenský vývoj, kdy již lidé nemají nepřiměřený strach z motorových vozidel, jako měli v době jejich vzniku a prvního rozvoje<sup>12</sup>, a vnímají rizikovost provozu jiných než motorových dopravních prostředků s nimi na roveň.

Provozovatele dopravy charakterizuje systematická činnost s cílem přepravy osob či nákladu, kterou vytváří ať již pro ekonomický či jiný zisk (dobrý pocit). U provozovatele dopravního prostředku je toto vymezení užší. Sledujeme více cíl (přeprava) a vlastnosti samotného provozu dopravního prostředku (např. běh motorové jednotky), při kterém teprve můžeme hovořit o provozovateli dopravního prostředku.

Hlavním cílem provozu dopravního prostředku je přemístování věcí a osob z místa na místo. Provoz dopravního prostředku je prováděn pouze a jedině v případě, že sleduje tento cíl. U jízdy automobilů v automobilovém závodě na okruhu se nebude jednat o provoz dopravního prostředku, protože hlavním cílem není přeprava, ale výhra v závodě. Oproti tomu v případě, že vozidlo zastaví na červenou a nebude se tedy v danou dobu pohybovat z místa na místo, je stále v provozu a sleduje cíl přepravy, i když na čas přerušilo pohyb; obdobně u vlaku ve stanici. Judikatura také stanovila, že kontrola před jízdou spadá pod provoz motorového vozidla.

Provoz motorového dopravního prostředku je charakteristický přítomností motorového pohonu. O provozu tedy mluvíme tehdy, když je tento pohon v chodu. V případě, že není, nejedná se obvykle o provoz motorového vozidla. Takovým případem je například pohyb dopravního prostředku naloženého na odtahovém vozidle. Výjimkou je například pohyb motorového vozidla vlastní vahou z kopce nebo judikaturou stanovený speciální případ údržby vozidla R9/1972, která bezprostředně směřuje k přepravě. Zároveň při této charakteristice je třeba považovat za provoz motorového vozidla i nastartované stojící vozidlo.

---

<sup>12</sup> ELIÁŠ,K.,a kol.,Nový občanský zákoník s aktualizovanou důvodovou zprávou. Ostrava: Sagit, 2012, s.1036

### **2.3.3 Osoby odpovědné na místo provozovatele § 430 OZ a §2928-2929 NOZ**

V předchozích kapitolách jsme stanovili provozovatele jako právnickou či fyzickou osobu, která má faktickou a právní moc nad dopravním prostředkem. V rámci ustanovení §430 OZ a §2928 a §2929 NOZ řeší zákon dva případy, kdy provozovatel ztratil faktickou moc disponovat s vozidlem, a tudíž zároveň přestal být provozovatelem daného vozidla. Pro ochranu poškozených je třeba, aby je v této situaci nahradila jiná osoba, která se místo původního provozovatele stane sama provozovatelem a poškozený má po ní právo uplatňovat náhradu škody z odpovědnosti z provozu dopravního prostředku. Odpovědnost v tomto případě bude objektivní a ve stejném rozsahu, jako u původního provozovatele, aby poškozený nebyl zkrácen na svých právech.

Prvním z těchto případů je situace, kdy bylo použito dopravního prostředku bez vědomí nebo proti vůli provozovatele. Slučuji tyto dva případy, protože na rozdíl od následujícího se jedná o situace bez aktivní účasti provozovatele a v častém případě jdou tyto případy ruku v ruce. Použitím dopravního prostředku bez vědomí provozovatele je například, když syn (pro jednoduchost již plnoletý) si vypůjčí dopravní prostředek bez vědomí svých rodičů a zároveň ve chvíli, kdy provozovatel – rodič – zakáže použití dopravního prostředku, se jedná o použití proti vůli provozovatele. K zproštění původního provozovatele od odpovědnosti za škodu nemusí dojít v každé takto popsané situaci. Podle druhé věty §430 OZ: „Provozovatel odpovídá společně s ním, jestliže takové užití dopravního prostředku svou nedbalostí umožnil“. Jedná se, o společnou rozuměj solidární odpovědnost vyjma případů, kdy soud podle 438 OZ rozhodne jinak. Judikatura stanovila rozsah dané nedbalosti tak, že dle popsaného ustanovení je provozovatel dopravního prostředku odpovědný pouze při porušení obecně závazného předpisu ( R3/1984, s. 22).

Druhá situace nastává v případě, že provozovatel odevzdá dopravní prostředek do opravy. Tímto úkonem se dopravní prostředek dostává z dispoziční sféry

původního provozovatele a novým provozovatelem dle § 430 odst. 2 OZ se stává provozovatel podniku, kde se oprava provádí. Soudní praxe judikovala, že se nemusí jednat pouze o servis, ale i o fyzickou osobu, která dané vozidlo po dohodě s provozovatelem opravovala ( R3/1984 (s. 23)). V tomto směru byla také provedena úprava daného ustanovení v novém občanském zákoníku, kdy § 2928 NOZ stanoví: „Je-li dopravní prostředek v opravě, považuje se za jeho provozovatele osoba, která dopravní prostředek převzala k opravě.“ Neomezuje se tedy již jen na provozovatele podniku, ale přejímá výše popsanou judikovanou praxi, jako zákonné ustanovení. Zároveň je třeba podotknout, že se zde jedná o výlučnou odpovědnost nového provozovatele v případě, že jsou splněny podmínky pro odpovědnost provozovatele dle § 427 OZ a § 2927 NOZ, nehrají zde žádnou roli další faktory jako délka opravy, důvod opravy či důvod vzniku škody během opravy dopravního prostředku. Provozovatel pak za škodu na opravovaném vozidle odpovídá dle § 421 OZ.

### **3 Odpovědnost za škodu / povinnost k náhradě škody**

V rámci pochopení celkové struktury a celého rozsahu tohoto tématu je třeba se na něj podívat i z širšího spektra, které nám zařadí odpovědnost za škodu/ náhradu škody v rámci současného a budoucího systému občanského práva a jeho historických základů.

#### **3.1 Historie**

Odpovědnost za škodu způsobenou provozem dopravních prostředků začala společnost řešit s rozvojem motorových dopravních prostředků. Masivní rozšíření parních strojů v 19. století na železnici a vynález prvních spalovacích motorů v jeho druhé polovině zapříčinilo vznik prvních právních předpisů zabývajících se odpovědností za škodu způsobenou jejich provozem.

Železnice i v tomto směru byla místem, kde docházelo k rozvoji. V nařízení č. 238/1854 ř. z. jednak zákonodárce stanovil podmínky pro výstavbu soukromých železnic, což mělo za následek ještě větší rozvoj této dopravy, za druhé stanovil objektivní odpovědnost provozovatele za škodu způsobenou provozem železnice na pozemku osoby odlišné od provozovatele. Dalším předpisem, který řeší objektivní odpovědnost provozovatele za škodu je zákon č. 27/1869 ř. z., o ručení železnic za tělesné poškození a zabití lidí způsobené na železnicích. Princip použití tohoto zákona v jeho novelizovaném znění (zákonem č. 147/1902 ř.z.) můžeme sledovat v rozhodnutí RC 7336/1927, kde soud zkoumá, zda došlo ke škodě v souvislosti s provozem elektrické dráhy a zda byla škoda způsobena.

První úpravou odpovědnosti za škodu způsobenou motorovým vozidlem je zákon č. 162/1908 ř.z., o odpovědnosti za škody z provozovatelů jízdních silostrojů. Dochází zde ke změně subjektivní odpovědnosti provozovatele na odpovědnost objektivní. Kromě toho zde také máme stanovenou prozatím dobrovolnou možnost pojistit si škodu, kterou způsobí provozovatel silostroje. Tento dobrovolný princip mění zákon č.198/1932 Sb., který zavádí povinnost podnikatele v dopravě sjednat si pojištění odpovědnosti. Všeobecnou povinnost sjednat si pojištění k provozu motorových vozidel zapsaných v registru čsl.

Motorových vozidel pak zavádí zákon ze dne 26. 4. 1935 č. 81/1935 Sb., o jízdě motorovými vozidly.

Tento zákon koncipuje odpovědnost provozovatele za provoz motorových vozidel jako objektivní s možností liberace. Zprostit odpovědnosti za škodu se mohli provozovatelé dle tohoto zákona v případě zavinění škody třetí osobou nebo poškozeným, nemožnosti zabránit vzniku škody při veškeré opatrnosti a nesouvislosti škody se zvláštní povahou vozidla<sup>13</sup>.

Ostatní druhy dopravy byly upraveny buď v rámci ustanovení v občanském zákoníku, nebo pro ně existovaly zvláštní zákony. Ke změně došlo až 1. 11. 1951, kdy vstoupil v účinnost zákon č. 63/1951 Sb., o odpovědnosti za škody způsobené dopravními prostředky. Odpovědnost je obecně koncipována pro škody způsobené zvláštního povahou provozu dopravních prostředků. Subjekty odpovědnosti stanovené v § 1 odst. 1 tohoto zákona zde byli provozovatelé „dráhy, motorového vozidla, letadla, plavidla s motorickým pohybem, a podnikatel dopravy jinými plavidly.“ Zákon zachovává stejné možnosti liberace provozovatele jako v zákoně č. 81/1935 Sb., o jízdě motorovými vozidly. Zároveň v § 5 stanovuje, jaké druhy škodných událostí mohou vést k povinnosti nahradit škodu. Můžeme si povšimnout, že se jedná pouze o jiný způsob určení obsahu odpovědnosti za škodu, jak ho dnes známe. Obsah a rozsah odpovědnosti upravuje strohým odkazem na ustanovení občanského zákoníku.

V platnosti nezůstal dlouho. Občanský zákoník č. 40/1964 Sb. s účinností od 1.4. 1964 jej ruší a nahrazuje § 427 až 431. Důvodem byla snaha o sjednocení všech ustanovení o náhradě škody v jednom předpisu, tzn. i doby promlčení, způsobu náhrady škody atd.<sup>14</sup>

### **3.2 Současnost a budoucnost**

---

<sup>13</sup> ELIÁŠ, K. Občanský zákoník: velký akademický komentář. Svazek 1, § 1-487. Praha: Linde, 2008. 1277 s.

<sup>14</sup> ELIÁŠ, K. Občanský zákoník: velký akademický komentář. Svazek 1, § 1-487. Praha: Linde, 2008. 860 s.

Občanský zákoník č. 40/1964 Sb. dělí úpravu odpovědnosti v části šesté – „Odpovědnost za škodu a za bezdůvodné obohacení“, hlavě druhé – „Odpovědnost za škodu“ na oddíl první „Obecná odpovědnost“ a oddíl druhý „Případy zvláštní odpovědnosti“, kde je zařazen i zvláštní případ odpovědnosti za škodu z provozní činnosti – odpovědnost za škodu způsobenou provozem dopravních prostředků. Z důvodu začlenění zvláštní úpravy o odpovědnosti spojené s provozní činností §420a OZ do části obecné a obecné úpravy §424 OZ do části zvláštní nelze však toto rozdělení považovat za šťastné<sup>15</sup>.

Současně i celková systematika současného občanského zákoníku v oblasti závazkového práva s jednotnou úpravou civilního deliktu není již považována za ideální a vhodnou pro dnešní dobu. Z důvodové zprávy NOZ vyplývá, že toto členění je poznamenáno ideologií minulého režimu, který považoval rozdělení na smluvní a mimosmluvní náhradu škody za kapitalistický prvek<sup>16</sup>. Nový občanský zákoník tuto teorii nesdílí a rozděluje civilní delikt na smluvní a mimosmluvní po vzoru některých evropských států a připravované kodifikace evropského občanského zákoníku. Navrací se tímto k úpravě z dob římského práva. Tuto myšlenku můžeme sledovat i v systematice nového občanského zákoníku č. 89/2012 Sb., který řadí odpovědnost za mimosmluvní škodu do části čtvrté – „Relativní majetková práva“ hlavy třetí „Závazky z deliktů“ dílu prvního „Náhrada majetkové a nemajetkové újmy“. Zároveň je zde upraveno i řazení výše kritizovaných §420a a §424 OZ. Dodržování dobrých mravů, které ochraňuje ustanovení § 424 OZ, je v NOZ řazeno na první místo obecných ustanovení o povinnosti k náhradě škody tak, aby jasně byla vidět důležitost tohoto ustanovení a dobrých mravů, které mají být základním kamenem soukromého práva<sup>17</sup>.

---

<sup>15</sup> KNAPPOVÁ, M., aj. Občanské právo hmotné. Svazek II. 3. vyd. Praha: ASPI Publishing, 2002. s.414

<sup>16</sup> Důvodová zpráva k zákonu č. 89/2012; s. 568 dostupná z [http://obcanskyzakonik.justice.cz/tinymce-storage/files/DZ\\_NOZ\\_89\\_%202012\\_Sb.pdf](http://obcanskyzakonik.justice.cz/tinymce-storage/files/DZ_NOZ_89_%202012_Sb.pdf)

<sup>17</sup> Důvodová zpráva k zákonu č. 89/2012; s. 568 dostupná z [http://obcanskyzakonik.justice.cz/tinymce-storage/files/DZ\\_NOZ\\_89\\_%202012\\_Sb.pdf](http://obcanskyzakonik.justice.cz/tinymce-storage/files/DZ_NOZ_89_%202012_Sb.pdf)

Zároveň i povinnost k náhradě škody z provozní činnosti byla zařazena logičtěji mezi zvláštní případy povinnosti k náhradě.

V rámci celkového pohledu na dané téma je také třeba vysvětlit jazykovou změnu odpovědnosti za škodu na povinnost k náhradě škody. Odpovědností rozumíme povinnost vypořádat se s následky zaviněného jednání. V rámci úpravy odpovědnosti za škodu, však vždy nejde o zaviněné jednání (např.: odpovědnost provozovatele z provozu dopravních prostředků), proto bylo do NOZ zvoleno neutrálního pojmu povinnosti k náhradě škody, který nepřisvědčuje zaviněnému či nezaviněnému jednání.

### **3.2.1 Subjektivní odpovědnost za škodu § 420 OZ**

Na předchozích řádcích jsem vysvětlila obecnou definici „odpovědnosti“. V rámci občanského práva rozlišujeme dva typy odpovědnosti podle prvků, které jsou zapotřebí pro její vznik, a to subjektivní a objektivní odpovědnost za škodu, popřípadě subjektivní a objektivní povinnost k náhradě škody. Pro vznik subjektivní odpovědnosti je zapotřebí vznik škody, porušení právní povinnosti – protiprávní úkon, příčinná souvislost mezi vznikem škody a porušením právní povinnosti a zavinění.

Co to je škoda, jsem vysvětlila v samostatné kapitole. V rámci vzniku odpovědnosti je pro nás důležité kromě škody samotné stanovit okamžik vzniku škody. Tento okamžik se pojí s faktickým úbytkem majetkové sféry poškozeného. V častých případech je spojen tento okamžik s porušením právní povinnosti, není to ovšem pokaždé. V případě, že poškozenému vznikne dluh vůči jiné osobě, k vzniku škody dojde až uhrazením tohoto dluhu, protože poškozený tak zkrátí svůj majetek<sup>18</sup>.

Protiprávním úkonem je buď lidské jednání nebo opomenutí, které porušuje objektivní právo. OZ pak nerozlišuje, zda se jedná o porušení povinnosti

---

<sup>18</sup> ŠVESTKA, J., Spáčil, J., Škárová, M., Hilmák, M. a kol. Občanský zákoník I. § 1 až 459. Komentář. 2. vydání. Praha: C.H.Beck, 2009

vycházející ze zákona či smlouvy, což mění NOZ. Protiprávní úkon vzniká bez jakékoliv další okolnosti samotným porušením právní povinnosti nebo její obcházením. V rámci vzniku odpovědnosti je pak důležité prokázání porušení právní povinnosti škůdcem - v případě, že k tomu nedojde nelze považovat protiprávní úkon za prokázaný. Prokazovat protiprávní úkon v občanskoprávním řízení není nutné v případě, že existuje pravomocný odsuzující trestní rozsudek, kterým se musí občanský soud řídit. Existují ale i výjimky, kdy právo, přestože v jiném případě by daný úkon považovalo za protiprávní, tento úkon považuje za povolený, např.: krajní nouze, nutná obrana atd.

V případě, že protiprávní úkon je příčinou způsobení škody, jedná se o příčinnou souvislost mezi touto škodou a protiprávním úkonem. Příčin vzniku škody může být i více. V těchto případech je nutné zkoumat, která příčina byla tou, bez které by k dané škodě nedošlo. V případě, že chceme, aby škůdce byl odpovědný za škodu, je nutné příčinnou souvislost dokázat stejně jako v případě protiprávního úkonu.

Posledním prvkem důležitý pro vznik subjektivní odpovědnosti za škodu je zavinění. Zaviněním rozumíme vztah škůdce k danému protiprávnímu jednání a škodě z něj vzniklé, který je dán jeho schopností uvědomovat si, že může způsobit škodu (rozumová složka), a mírou vůle k způsobení dané škody (volní složka). Přítomnost těchto složek v daném jednání nám pak určuje, zda se jedná o úmysl či nedbalost, přičemž zavinění ve formě nedbalosti se presumuje a úmysl se musí dokázat.

### **3.2.2 Objektivní odpovědnost za škodu dle §420a OZ**

Obecnou skutkovou podstatu objektivní odpovědnosti za škodu nalzáme v §420a občanského zákoníku jako škodu z provozní činnosti. Není to však jediná úprava škody z provozní činnosti a pro některé typy této činnosti máme zvláštní samostatnou úpravu např. provoz zvlášť nebezpečný, dopravních prostředků a další. Základní podmínky pro vznik objektivní odpovědnosti za škodu jsou



událost vyvolaná provozní činností, škoda a příčinná souvislost mezi škodou a událostí vyvolanou provozní činností<sup>19</sup>.

Provozní činností rozumíme soustavnou činnost právnické či fyzické osoby, která je faktickou součástí jejího provozu<sup>20</sup>. Z důvodu toho, že je důležitá pouze faktická přítomnost dané činnosti, zahrnujeme pod tento pojem i činnost, která je prováděna bez potřebných zákonných povolení. Není rozhodující, zda danou činnost řídil v osudný okamžik provozovatel či osoba jím pověřená. Důležitá je pouze vazba události na provozní činnost.

Oproti subjektivní odpovědnosti tedy nezáleží na zavinění ani protiprávnosti úkonu, který vyvolal škodu.

V rámci nové úpravy NOZ dochází k zmírnění obecné odpovědnosti z provozní činnosti. V současné době jsou liberačními důvody dle §420a odst. 3 OZ pouze neodvratitelná událost nesouvisející s provozem nebo jednání poškozeného. Dle nového občanského zákoníku § 2924 pak pro liberaci stačí, aby provozovatel vynaložil veškerou péči, kterou lze v dané situaci vyžadovat. V rámci zvláštní odpovědnosti při škodě z provozu zvláště nebezpečného naopak nový občanský zákoník stanoví odpovědnost i při pouhé pravděpodobnosti příčinné souvislosti mezi škodou a škodní událostí. Důvodem této změny je lepší – logičtější vyvážení míry odpovědnosti u jednotlivých provozovatelů<sup>21</sup>.

---

<sup>19</sup> Kobliha, I., Elischer, D., Hochman, J., Honjan Koblihová, R., Tuláček, J.: Náhrada škody podle občanského a obchodního zákoníku, zákoníku práce, v oblasti průmyslového vlastnictví a podle autorského zákona. Praktická příručka. Praha: Leges, 2012, 41 s.

<sup>20</sup> ŠVESTKA, J., Spáčil, J., Škárová, M., Hilmák, M. a kol. Občanský zákoník I. § 1 až 459. Komentář. 2. vydání. Praha: C.H.Beck, 2009, 1219 s.

<sup>21</sup> ELIÁŠ, K. a kol., Nový občanský zákoník s aktualizovanou důvodovou zprávou. Ostrava: Sagit, 2012 s.1034

## 4 Odpovědnost za škodu způsobenou provozem dopravních prostředků § 427 OZ

Jedním ze zvláštních případů odpovědnosti z provozní činnosti je odpovědnost za škodu způsobenou provozem dopravních prostředků. Předpoklady vzniku této odpovědnosti jsou škoda, kvalifikovaná škodní událost a příčinná souvislost mezi škodou a kvalifikovanou škodní událostí, z čehož dovodíme, že se jedná o odpovědnost objektivní – bez nutnosti zavinění. Zpřísněnou odpovědností provozovatele jsou zde vyrovnávány negativní důsledky provozu dopravních prostředků pro ostatní.

Kvalifikovanou škodní událostí rozumíme škodu vyvolanou zvláštní povahou provozu dopravního prostředku. Zvláštní povahu provozu jsme již charakterizovali zvýšeným rizikem souvisejícím s vlastnostmi dopravního prostředku dopadajícími na okolí. V rámci soudní praxe pak bylo nutné rozhodnout, jaké okolnosti souvisí s provozem dopravních prostředků a jaké vlastnosti již s provozem dopravních prostředků nesouvisí. Dle R 60/57 není škodou vyvolanou zvláštní povahou provozu škoda způsobená pádem na zasněženém železničním nástupišti<sup>22</sup>. Naopak dle R 80/70 jiskření lokomotivy, které vyvolá požár je škodou spočívající v zvláštní povaze provozu<sup>23</sup>.

Subjektem objektivní odpovědnosti dle § 427 za škodu způsobenou provozem dopravních prostředků je pouze provozovatel dopravního prostředku.

Řidič, který způsobil škodní událost, odpovídá subjektivně podle § 420 odst. 1. Provozovatel s řidičem za škodu odpovídají současně a solidárně. Solidárně znamená, že poškozený má právo požadovat náhradu škody po obou do plné výše. V případě, že provozovatel uhradí plnou výši škody může uplatnit vůči provozovateli § 440 OZ „Kdo odpovídá za škodu zaviněním jiného má proti němu postih“. Provozovatel má právo zprostit se odpovědnosti v zákonem stanovených

---

<sup>22</sup> ELIÁŠ, K. Občanský zákoník : velký akademický komentář. Svazek 1, § 1-487. Praha: Linde, 2008. 880 s.

<sup>23</sup> Tamtéž

důvodech. Řidič se může vyvinít. V případě, že jízda, při které vznikla škoda, byla v rámci výkonu pracovní činnosti nebo se jednalo o technickou závadu, bude odpovídat pouze provozovatel<sup>24</sup>. Současně s nimi může odpovídat také další osoba, které lze přičítat vinu na škodě, např.: spolujezdec, který věděl, že sedá do dopravního prostředku s podnapilou osobou. Osoby odpovědné za škodu z provozu dopravních prostředků nebudou odpovídat v plném rozsahu v případě, že poškozený bude i byť částečně odpovědný za danou škodu - k tomu více dále.

#### **4.1 Rozsah odpovědnosti**

Rozsah odpovědnosti je stanoven v § 429: „ Provozovatel odpovídá jak za škodu, způsobenou na zdraví a věcech, tak za škodu způsobenou odcizením nebo ztrátou věci, pozbyla – li fyzická osoba při poškození možnost je opatrovat.“

Poškozeným je fyzická osoba dopravovaná dopravním prostředkem nebo osoba nezúčastněná na provozu dopravního prostředku, které vznikla v důsledku škodní události škoda na zdraví či věcech popřípadě obojím bez dalších podmínek. Škodu na zdraví spatřujeme v ublížení na zdraví nebo usmrcení a škodu na věcech spatřujeme v poškození či zničené věci tzn. úbytku na majetku poškozeného.

V případě, že poškozený v rámci této vzniklé škody pak ztratí možnost opatrovat svoje věci a vznikne mu další škoda, je provozovatel odpovědný i za tuto škodu. Zásadní podmínkou této odpovědnosti je tedy vázanost škody na odcizené či ztracené věci ke kvalifikované škodní události. Odcizenými či ztracenými věcmi rozumíme věci, u kterých poškozený ztratil možnost je opatrovat, ať již z důvodu toho, že je musel zanechat na místě dopravní nehody nebo byly odvezeny z jeho dosahu v rámci její likvidace<sup>25</sup>. Ve většině případů se jedná o věci, které měl

---

<sup>24</sup> ŠVESTKA, J., Spáčil, J., Škárová, M., Hilmák, M. a kol. Občanský zákoník I. § 1 až 459. Komentář. 2. vydání. Praha: C.H.Beck, 2009, s. 1238

<sup>25</sup> ELIÁŠ, K. Občanský zákoník : velký akademický komentář. Svazek 1, § 1-487. Praha: Linde, 2008. 895 s.

poškozený při sobě nebo na sobě. Existují ale i méně časté případy, jako např. škoda na věcech uvnitř nabouraného domu<sup>26</sup>.

Rozsah odpovědnosti provozovatele je modifikován i ustanovením § 431 OZ: „Sřetnou-li se provozu dvou nebo více provozovatelů a jde-li o vypořádání mezi těmito provozovateli, odpovídají podle účasti na způsobení vzniklé škody.“

O střet provozů se jedná v případě účasti dvou různých provozovatelů na škodní události, kdy dle judikatury R 3/84 stačí, aby bylo v provozu pouze jedno z vozidel<sup>27</sup>. Předpokladem vzniku střetů provozů jsou pak události na stranách všech zúčastněných provozovatelů, které jsou v příčinné souvislosti se vznikem škody, a společné působení provozů na sebe navzájem.

Rozsah odpovědnosti za škodu se pak určí dle poměrné účasti na střetu provozů. Orgánem, který má rozhodující slovo v určení poměru mezi provozovateli je vždy soud, který zkoumá všechny příčiny, které se podílely na vzniku škody<sup>28</sup>.

V případě, že poškozeným bude třetí osoba, toto ustanovení se vůči ní nepoužije a provozovatelé zde budou odpovědní dle § 427 OZ. Obdobně tomu bude i u odpovědnosti osoby, která je odpovědná spolu s provozovateli např. řidič bude odpovědný i nadále dle § 420 OZ.

## 4.2 *Liberační důvody*

Právo v rámci odpovědnosti za škodu z provozu dopravních prostředků se zabývá především ochranou poškozených, ale ani provozovatelé dopravních prostředků nezůstávají bez ochrany. Liberační důvody v § 428 a 441 OZ jsou speciální vůči liberačním důvodům v § 420a OZ. V případě, že tyto důvody

---

<sup>26</sup> Tamtéž

<sup>27</sup> ELIÁŠ, K. Občanský zákoník : velký akademický komentář. Svazek 1, § 1-487. Praha: Linde, 2008. 919 s.

<sup>28</sup> ELIÁŠ, K. Občanský zákoník : velký akademický komentář. Svazek 1, § 1-487. Praha: Linde, 2008. 923 s.

nastanou zproští se provozovatel dopravního prostředku svojí povinnosti k náhradě škody.

#### 4.2.1 Liberace dle § 428 OZ

Ve větě první § 428 OZ zákonodárce nejprve stanoví, kdy liberace provozovatele dle věty druhé § 428 OZ nepřichází vůbec v úvahu. Jedná se o situaci, kdy škoda, která byla způsobena, má původ v okolnosti, která vychází ze zvláštní povahy provozu vozidla. Převážnou část těchto případů tvoří okolnosti vycházející z technického stavu vozidla, které doplňují situace vycházející ze selhání osob užitých v dopravě<sup>29</sup>. Co je okolností mající původ v technickém stavu vozidla, zřejmě netřeba vysvětlovat. „Selhání osob užitých v dopravě“ již není tak zřejmým pojmem. V tomto případě se jedná převážně o situace vyvolané zdravotním problémem řidiče (např.: infarkt, ztráta vědomí), kdy již není schopný fungovat jako řidič vozidla, ale zařadíme sem i nedodržení dopravních předpisů<sup>30</sup>.

Věta druhá § 428 OZ pak stanoví možnost liberace provozovatele. Podmínkou je, že se nesmí jednat o škodu vyvolanou zvláštní povahou provozu, provozovatel by ji nebyl schopen zabránit „ani při vynaložení veškerého úsilí, které lze požadovat“ (obě podmínky vychází ze samotné věty druhé) a zároveň škodní událost bude souviset s provozem dopravního prostředku<sup>31</sup>.

Zvláštní povahu provozu jsem již několikrát vysvětlovala. V tomto místě bych ráda upozornila na zásadní důležitost judikatury vztahující se k zvláštní povaze provozu. V případě, že soudní praxe určí, že se nejedná o zvláštní povahu provozu, a zároveň jsou splněny všechny ostatní podmínky, provozovatel se zproští odpovědnosti za danou škodu. Například o zmiňovaném uklouznutí na železniční stanici bylo rozhodováno soudní praxí (R 60/1957). Soudní praxe také

---

<sup>29</sup> ELIÁŠ, K. Občanský zákoník: velký akademický komentář. Svazek 1, § 1-487. Praha: Linde, 2008. 885 s.

<sup>30</sup> Tamtéž

<sup>31</sup> Tamtéž

rozhodla, že prudké zabrzdění prostředku hromadné dopravy, vychází ze zvláštní povahy tohoto provozu (R 16/1969)<sup>32</sup>.

„Vynaložením veškerého úsilí“ rozumíme veškerou objektivní snahu, kterou lze po provozovateli žádat bez ohledu na jakékoliv subjektivní okolnosti (R 24/1970). V případě, že přes vynaložení veškerého úsilí, škoda vznikne, mluvíme pak o vzniku tzv. neodvratitelné škody (R 3/1984). Tato škoda může mít lidský, zvířecí, přírodní nebo technický původ (R 3/1984). Pod přírodní původ například zařadíme povodně, blesky, hurikány. Pod lidský původ například zařadíme škodu způsobenou třetí osobou, když přirazí ruku do dveří cestujícímu<sup>33</sup>. Typickým případem škody mající zvířecí původ je vběhnutí zvířete do vozovky.

#### 4.2.2 Liberace dle § 441 OZ a § 2918 NOZ

V § 441 OZ zákonodárce stanovil rozsah odpovědnosti za škody při spoluúčasti poškozeného. V případě, že se poškozený zaviněně podílí na vzniku škody, je i za její část odpovědný. Muže dojít i k případu, kdy poškozený škodu zavinil výlučně, pak nese odpovědnost za škodu pouze on.

Přestože zákon hovoří o zaviněném jednání, není zavinění nutným předpokladem vzniku odpovědnosti poškozeného a nutným předpokladem není ani protiprávní jednání<sup>34</sup>.

Soud při stanovování míry spoluúčasti zkoumá veškeré skutečnosti, které byly rozhodné pro vznik škody. V případě podílu poškozeného na vzniku škody pak soud může rozhodovat ve všech případech naprosto volně na rozdíl od podílu škůdce, kdy může být vázán rozsudkem trestního soudu<sup>35</sup>.

---

<sup>32</sup> ŠVESTKA, J., Spáčil, J., Škárová, M., Hilmák, M. a kol. Občanský zákoník I. § 1 až 459. Komentář. 2. vydání. Praha: C.H.Beck, 2009, 1244 s.

<sup>33</sup> ELIÁŠ, K. Občanský zákoník: velký akademický komentář. Svazek 1, § 1-487. Praha: Linde, 2008. 887 s.

<sup>34</sup> ELIÁŠ, K. Občanský zákoník: velký akademický komentář. Svazek 1, § 1-487. Praha: Linde, 2008. 1277 s.

<sup>35</sup> ŠVESTKA, J., Spáčil, J., Škárová, M., Hilmák, M. a kol. Občanský zákoník I. § 1 až 459. Komentář. 2. vydání. Praha: C.H.Beck, 2009, 1244 s.

Jedním z častých důvodů, proč vznikne alespoň částečná odpovědnost za škodu u poškozeného, je porušení prevenční povinnosti dle § 415 OZ. V případě, že nepoužiji bezpečnostní pásy jako spolujezdec při dopravní nehodě, jsem poměrně odpovědná za škodu, která mi byla způsobena touto dopravní nehodou, v rozsahu souvisejícím s nepoužitím bezpečnostních pásů.

Úprava NOZ v § 2918 přidává k textu § 441 OZ větu „ Podílejí-li se však okolnosti, které jdou k tíži jedné či druhé strany, na škodě jen zanedbatelným způsobem, škoda se nedělí. Z části důvodové zprávy k tomuto paragrafů se dovídáme pouze vágní informaci o původu §2915 až 2919 v dosavadní právní úpravě a evropských standardech. Při použití logického myšlení však hlavní důvod vzniku tohoto ustanovení musím spatřovat v ekonomičnosti a efektivnosti procesu řešení škody.

### **4.3 Pojištění odpovědnosti za škodu**

V rámci ochrany poškozeného při dopravní nehodě byl zaveden institut povinného pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou motorovým vozidlem, který má za účel poskytnout poškozenému jistotu v tom, že mu bude vyplacen jeho nárok i v případě, že tomu nebude odpovídat majetková situaci odpovědné osoby.

Pojištěním rozumíme situaci, kdy se pojistitel na základě pojistné smlouvy zaváže vyplatit škodu z provozu dopravního prostředku a pojistník se zaváže platit pojistné<sup>36</sup>. Zákonná úprava pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou dopravním prostředkem byla rozdělena do zvláštních předpisů dle typu jednotlivých dopravních prostředků, které zastřešuje obecný zákon o pojistné smlouvě č. 37/2004<sup>37</sup>.

Pro pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou motorovým vozidlem platí zákon č. 168/1999 Sb. o pojištění odpovědnosti z provozu vozidel. V § 1 odst. 2

---

<sup>36</sup> ELIÁŠ, K. Občanský zákoník: velký akademický komentář. Svazek 1, § 1-487. Praha: Linde, 2008. 898 s.

<sup>37</sup> Tamtéž

zákona č.168/1999 Sb. je stanovena povinnost provozovatele motorového vozidla na dálnici, silnici, místní komunikaci a účelové komunikaci, která je veřejně přístupná, provozovat nebo odstavit pouze vozidlo s platným pojištěním odpovědnosti za škodu způsobenou tímto provozem.

V rámci ochrany poškozených pro případy, kdy se provozovatel zachová protiprávně a nesjedná si povinné pojištění pro provoz motorového vozidla, byla § 18 zákona č. 168/1999 Sb. zřízena Česká kancelář pojistitelů (dále jen Kancelář). Kancelář má povinnost dle § 24 odst. 2 téhož zákona vyplatit plnění za škodu poškozenému v případě, že vozidlo, které nemělo povinné pojištění, mu způsobilo škodu v souvislosti se zvláštní povahou provozu motorového vozidla, jestliže je znám odpovědný provozovatel. V případě, že se jedná o škodu způsobenou neznámým vozidlem, hradí Kancelář škodu na věcech a ušlém zisku pouze v případě, že byla zároveň způsobena těžká újma na zdraví nebo škoda na ušlém zisku přesáhla částku 10.000,- Kč. Tyto náhrady se vyplácejí z Garančního fondu Kanceláře, kam povinně putují příspěvky z vybraného povinného pojištění. Kancelář má následně právo vymáhat tuto náhradu po odpovědných osobách.



## 5 Způsob, obsah a výše náhrady škody

Řekli jsme si, kdo je provozovatel, kdy odpovídá za škodu, co je škoda. Dalším důležitým bodem je zjistit v jakém rozsahu provozovatel odpovídá za škodu, jakou škodu je povinen hradit a způsob jakým je povinen škodu nahradit. Výsledkem bude, že budeme schopni zjistit, jako částku provozovatel bude muset vyplatit z titulu své odpovědnosti.

Současný občanský zákoník rozsah a způsob náhrady upravuje v části šesté, hlavně druhé, oddílu třetím: „ Společná ustanovení o náhradě škody“.

### 5.1 Způsob náhrady škody

Způsob náhrady škody je v současném občanském zákoníku stanoven v § 442 odst. 2: „ Škoda se hradí v penězích; požádali však o to poškozený a je-li to možné a účelné, hradí se škoda uvedením do předešlého stavu.“ Tento způsob - peněžní náhrada škody je relutární restitucí, opakem je naturální restituce. Naturální restitucí rozumíme uvedení poškození v předešlý stav. Oba tyto způsoby vypořádání škody se v českém i mezinárodním právu v historii vystřídaly. Do novely občanského zákoníku č. 501/1991 Sb. byla v občanském zákoníku č. 40/1964 Sb. zakotvena zásada naturální restituce, kterou však soudní praxe nedodržovala, proto došlo k změně na relutární restituci<sup>38</sup>.

V rámci platného zákona se tedy škoda převážně hradí v penězích kromě případů, kdy poškozený požádá o uvedení do předešlého stavu. Kromě uvedených způsobů náhrady škody pak dle zásady „*quae lex prohibet, debent premisa videi*“ je možné vypořádání škody i částečně v rámci uvedení do předešlého stavu a částečně penězi. Z dikce zákona vyplývá, že o tom, který způsob bude zvolen, rozhoduje především poškozený, ale v případě, že by jeho volba nebyla možná nebo účelná nebo byla šikanující, může dojít k moderaci způsobu náhrady soudem.

---

<sup>38</sup> ELIÁŠ, K. Občanský zákoník: velký akademický komentář. Svazek 1, § 1-487. Praha: Linde, 2008. 978 s.

Speciálním způsobem náhrady škody, který má vést k lepšímu odškodnění poškozeného, je § 442 odst. 3. V případě, že je škoda způsobená úmyslným trestným činem, může být poškozený odškodněn z majetku nabytého tímto trestným činem. Poškozený musí formulovat svůj nárok určitě na konkrétní věc tak, aby soud pak mohl rozhodnout bez pochyb<sup>39</sup>.

Nový občanský zákoník se v odst. 1 § 2951 vrací k naturální restituci „Škoda se nahrazuje uvedením do předešlého stavu. Není-li to dobře možné, anebo žádá-li to poškozený, hradí se škoda v penězích.“ Kromě jasné změny v způsobu náhrady škody je třeba si všimnout zásadní změny v dikci tohoto ustanovení, kdy již soud nebude moci zkoumat účelnost ani vhodnost naturální restituce, ale pouze reálnou možnost tuto restituci uskutečnit<sup>40</sup>.

Další novinkou v způsobech náhrady škody ustanovení § 2968 NOZ o odbytném. Jedná se o nový způsob vypořádání škody – újmy za ublížení na zdraví, která by jinak byla hrazena důchodem, ve formě jednorázové částky.

## 5.2 *Obsah náhrady škody*

Obsah náhrady škody obecně pro občanské právo stanoví §442 odst. 1 pro škodu na věcech a § 444 až 449 pro škodu na zdraví. Pro provozovatele je v OZ pak ještě speciální ustanovení § 429, které se však drží v smyslu obecného ustanovení. Budu se proto zabývat jím.

Nejprve si rozebereme ustanovení § 442 odst. 1 OZ „Hradí se skutečná škoda a to, co ušlo ( ušlý zisk).“ Samotný občanský zákoník pojmy „skutečná škoda“ a „ušlý zisk“ neupravuje. Jejich definice tak vychází především z judikatury a výkladu prostřednictvím právní nauky.

Skutečnou škodou dle R 55/1971 (s. 151 až 153) se rozumí zmenšení majetku v důsledku škody a jejího odstraňování, které můžeme objektivně vyjádřit

---

<sup>39</sup> ELIÁŠ, K. Občanský zákoník: velký akademický komentář. Svazek 1, § 1-487. Praha: Linde, 2008. 981 s

<sup>40</sup> Důvodová zpráva k zákonu č. 89/2012; s. 576, Dostupná z [http://obcanskyzakonik.justice.cz/tinymce-storage/files/DZ\\_NOZ\\_89\\_%202012\\_Sb.pdf](http://obcanskyzakonik.justice.cz/tinymce-storage/files/DZ_NOZ_89_%202012_Sb.pdf)

v penězích a i jej jimi napravit, pokud nedochází k uvedení v předešlý stav. Do skutečné škody tedy započítáme jednak škodu samotnou tak i účelně použité náklady na její odvrácení, náklady na její odstranění apod.<sup>41</sup>.

Ušlým ziskem se rozumí majetková hodnota, kterou mohl poškozený nabýt v případě, že by ke škodní události nedošlo. Je nutné, aby bylo objektivně prokázáno, že by poškozený tuto hodnotu nabyt. Nestačí tedy pouhá možnost, že by mohl nabýt majetek. Od této hodnoty je nutné zároveň odečíst náklady, které by poškozený vynaložil, aby tuto hodnotu získal<sup>42</sup>. Příkladem ušlého zisku je hodnota průměrné denní tržby, o kterou majitel prodejny přišel z důvodu uzavření prodejny při vyšetřování krádeže v této prodejně.

V souvislosti s ušlým ziskem je na místě zmínit, že škodu u soudu uplatňujeme až po jejím vzniku. V případě, že bychom škodu uplatnili před jejím vznikem, nedojde k naplnění předpokladů odpovědnosti za škodu a soud žalobu zamítne<sup>43</sup>. Je tedy třeba žalobní nárok stanovit k datu podání žaloby a případný další ušlý zisk související s danou událostí uplatnit novou žalobou po jeho vzniku. Totožně je tomu u škody skutečné, kde však z její podstaty uplatnění práva na náhradu škody před jejím vznikem nelze předpokládat. Je třeba si však uvědomit, kdy dochází ke skutečné škodě. Problematický může být případ, kdy se jako poškozený staneme dlužníkem třetí osoby. Dle R 14/2005 dojde ke vzniku škody, až ve chvíli, kdy poškozený-dlužník uhradí dluh věřiteli.

Při vzniku škody na zdraví se dle § 444 až 449 OZ odškodňuje bolest poškozeného, snížení společenského uplatnění, ztráta na výdělku, náklady spojené s léčením. Za škodu na zdraví se považuje i usmrcení. V tomto případě se hradí jednorázové odškodnění pozůstalým, náklady na výživu pozůstalých a náklady spojené s pohřbem.

Nová úprava pak v § 2952 NOZ přebírá úpravu náhradu škody na věci §442 odst. 1 „Hradí se skutečná škoda a to, co poškozenému ušlo (ušlý zisk).“ a

---

<sup>41</sup> ŠVESTKA, J., Spáčil, J., Škárová, M., Hilmák, M. a kol. Občanský zákoník I. § 1 až 459. Komentář. 2. vydání. Praha: C.H.Beck, 2009, 1282 s.

<sup>42</sup> Tamtéž

<sup>43</sup> ŠVESTKA, J., Spáčil, J., Škárová, M., Hilmák, M. a kol. Občanský zákoník I. § 1 až 459. Komentář. 2. vydání. Praha: C.H.Beck, 2009, 1283 s.

doplňuje „ Záleží-li skutečná škoda ve vzniku dluhu, má poškozený právo, aby ho škůdce dluhu zprostil nebo mu poskytl náhradu.“. Díky tomuto doplnění již tedy nebude potřeba zkoumat, kdy došlo k úbytku majetku poškozeného z důvodu uhrazení dluhu a bude moci ihned uplatnit svoje práva v rámci soudního řízení. Opětovně tu tedy dochází k úpravě, která má za cíl posílit postavení poškozeného v rámci, který by byl jinak bez svého přičinění nejprve povinen hradit.

Obsah náhrady škody nemajetkové stanovuje NOZ v § 2956 – 2966. Zavádí zde „náhradu na přirozených právech člověka“, kam zařadíme náhradu škody na zdraví a při usmrcení, nákladů pohřbu, náklady spojené s péčí o zdraví a náhradu ztráty na výdělku. Došlo k plnému oddělení nemajetkové újmy od majetkové škody. Současný OZ na rozdíl od něj, přestože pracuje se škodou na zdraví i pojmem nemajetkové škody, zachází s nemajetkovou škodou v mezích škody majetkové.

Zároveň je zde zaveden nový institut v podobě škody na zvířeti, který kooperuje s úpravou jeho postavení mimo věci jako samostatný druh.

### **5.3 Výše náhrady škody**

V případě, že máme stanoveno, co spadá pod náhradu škody, tzn. jaký je rozsah náhrady škody, je třeba ještě stanovit, v jaké výši bude provozovatel tuto škodu nahrazovat. OZ se výši náhrady škody věnuje v § 443 až 450. Přičemž stěžejními budou ustanovení § 443, 444 a 450 OZ. V NOZ se bude jednat o § 2953, 2955, 2969.

#### **5.3.1 Výše náhrady škody na věci (a zvířeti)**

„ Při určení výše škody na věci se vychází z ceny v době poškození,“ stanovuje § 443 OZ. Z tohoto můžeme vyčíst dvě premisy: výše škody se určuje k okamžiku vzniku škody (pokud se nejedná o případ NS sp. zn. 25 Cdo

1706/2002<sup>44</sup>) a hradí se objektivní cena škody. Objektivní cenou poškozené věci rozumíme „Cenu obvyklou“, která je cenou tržní s ohledem na nabídku a poptávku a v místě a čase. V kontextu s tím, že se hradí skutečně způsobená škoda na věcech, nelze tak kupříkladu brát v úvahu zvýšenou cenu opravy škody v značkovém servisu, protože pro tento způsob opravy se subjektivně rozhodl poškozený, přestože cena této opravy neodpovídá tržní nabídce při zachování obvyklého standardu, protože v důsledku toho by došlo k neoprávněnému navýšení náhrady škody od skutečně vzniklé škody. Na rozdíl od „ceny reprodukční“ a „ceny pořizovací“ v sobě „cena obvyklá“ zohledňuje i opotřebení dané věci. Při stanovení „ceny obvyklé“ je proto třeba brát v úvahu ještě zhodnocení věci, ke kterému došlo opravou, a musí dojít k jeho odečtení. Stejně tak v případě, kdy se u pojistné události z dopravní nehody hradí škoda formou tzv. totální škody, tzn. že není možné již dále vozidlo využít k jeho funkci, je třeba odečíst majetkovou hodnotu zbylých dílů, které je možno zpeněžit či jinak využít. V případě, že by k tomuto nedošlo, jednalo by se opět o nepřípustné navýšení náhrady škody od skutečného stavu věci. U nových věcí se však jedná o věc novou a „cena obvyklá“ je rovna ceně pořizovací, protože k opotřebení nedošlo<sup>45</sup>. Z výše uvedeného nám vyplývají dvě možnosti určení výše náhrady škody: stanovením majetkové ztráty poškozeného nebo stanovením nákladů nutných pro opravu věci s přihlédnutím k amortizaci (zhodnocení věci).

NOZ se výši náhrady škody na věci věnuje v § 2969. V základu stanovuje náhradu škody při poškození věci shodně se současným občanským zákoníkem, ale v detailech pak připouští možnost navýšení v zákonem stanovených důvodech. Prvním z těchto důvodů je nutnost přihlédnutí k účelným nákladům nutným k obnovení nebo nahrazení funkce věci (odst. 1 § 2969 NOZ). Můžeme zde sledovat kontinuitu s první zásadou náhrady škody v NOZ, že škoda se nahrazuje uvedením v předešlý stav. Z důvodové zprávy pak vyplývá, že s ohledem na

---

<sup>44</sup> ŠVESTKA, J., Spáčil, J., Škárová, M., Hilmák, M. a kol. Občanský zákoník I. § 1 až 459. Komentář. 2. vydání. Praha: C.H.Beck, 2009, 1283 s.

<sup>45</sup> ŠVESTKA, J., Spáčil, J., Škárová, M., Hilmák, M. a kol. Občanský zákoník I. § 1 až 459. Komentář. 2. vydání. Praha: C.H.Beck, 2009, 1290 s.

zahraniční soudní praxi může jít až o třetinové navýšení „ceny obvyklé“<sup>46</sup>. Druhý takový případ najdeme v témže paragrafu v odst. 2. Jedná se o situaci, kdy je škoda způsobena úmyslným jednáním ze svévole či škodolibosti, v důsledku čehož může poškozený žádat nikoliv pouze škodu skutečně způsobenou ve výši „ceny obvyklé“, ale je oprávněn požadovat navýšení na „cenu zvláštní obliby“. Příklad: Vlastním odznak, který mi daroval můj skautský vedoucí, který již zemřel, a škůdce, přestože si je vědom vysoké hodnoty, kterou pro mne tento odznak má, ho zničí. Je zřejmě na místě upozornit na to, že v rámci náhrady škody provozovatelem dopravního prostředku za škodu způsobenou tímto provozem, toto neuplatníme, protože se zde jedná o zaviněné úmyslné jednání určité osoby. Třetí případ, kdy provozovatel bude povinen hradit škodu vyšší než skutečnou, je náhrada škody při poranění zvířete § 2970 NOZ. Přestože zvíře již dle nového občanského zákoníku není věcí, ale druhem sám osobě, zařadím raději vysvětlení tohoto navýšení k náhradě škody na věcech než k vysvětlení náhrady újmy na zdraví člověka, i protože ustanovení o náhradě škody na věcech a náhradě škody zvláštní obliby můžeme analogicky použít při úmrtí zvířete<sup>47</sup>.

Společným ustanovením shodným pro OZ i NOZ jsou pak § 450 a § 2953. V rámci těchto ustanovení je naopak připuštěno snížení náhrady škody soudem v případě, že jsou k tomu opodstatněné morální důvody vycházející ze způsobu, jakým ke škodě došlo, a přihlédnutí k majetkové situaci poškozeného i škůdce. Společným omezením pro toto ustanovení je, že se nesmí jednat o úmyslně způsobenou škodu. NOZ navíc připouští jeho použití jen v případě, že škoda nebyla způsobena porušením odborné péče požadující se při výkonu určitého povolání.

---

<sup>46</sup> Důvodová zpráva k zákonu č. 89/2012; s. 578, Dostupná z [http://obcanskyzakonik.justice.cz/tinymce-storage/files/DZ\\_NOZ\\_89\\_%202012\\_Sb.pdf](http://obcanskyzakonik.justice.cz/tinymce-storage/files/DZ_NOZ_89_%202012_Sb.pdf)

<sup>47</sup> ELIÁŠ,K.,a kol.,Nový občanský zákoník s aktualizovanou důvodovou zprávou. Ostrava: Sagit, 2012, s.1048

### 5.3.2 Výše náhrady škody na zdraví

Současný občanský zákoník řeší výši náhrady škody při škodě na zdraví v § 444 odst. 2 a 3 pro bolestné, ztížení společenského uplatnění a úmrtí, v § 445 pro ztrátu na výdělku (§ 446 až 448 OZ jsou vůči tomuto ustanovení speciální, a nebudu se jimi zabývat, z důvodu většího odstupu od tématu této diplomové práce) a též § 449 odst. 1 a 2 pro náklady spojené s léčením a pohřbem.

Jako první se vypořádám s posledně jmenovaným, protože v úpravě výše náhrady pro tyto škody se jedná o nejjednodušší úpravu. Výše náhrady škody za náklady vynaložené na léčení vyplývá již ze samotného textu zákona: „ Při škodě na zdraví se hradí též účelně vynaložené náklady spojené s léčením.“ Co je a co není účelné, upravuje judikatura: např. dle R 56/1952 není účelně vynaloženým nákladem na léčení poskytování spropitného s ním spojené. U pohřbu se hradí náklady v přiměřené výši, v případě, že nebyly uhrazeny pohřebním. Přiměřenou výši v tomto případě stanoví nařízení vlády č. 258/1995. Pohřebné je upraveno v § 47 a 48 zákona č. 117/1995 Sb., o státní sociální podpoře.

NOZ zde v obou případech setrvává na znění současného OZ. Menší vybočení je u pohřebného, kde je možné výši náhrady regulovat dle „ zvyklostí a okolností konkrétního případu“.

Druhým jmenovaným případem je určení výše ztráty na výdělku dle § 445 OZ. Zákonná dikce stanoví výši náhrady při ztrátě na výdělku ve výši průměrného výdělku poškozeného, kterého dosahoval před škodní událostí. Soud vždy tyto informace zkoumá ke konkrétnímu poškozenému, např. u fyzických osob podnikajících tuto částku stanoví z daňového přiznání<sup>48</sup>. Provozovatel nebude povinný k úhradě ztráty na výdělku v případě, že tato škoda bude uhrazena nemocenským pojištěním nebo invalidním důchodem.

Úprava ztráty na výdělku v novém občanském zákoníku rozšiřuje stávající ustanovení o § 2965 „ Konal-li poškozený bezplatně práce pro jiného v jeho domácnosti nebo závodu, nahradí škůdce této jiné osobě peněžitým důchodem, oč přišla.“ V případě, že tedy poškozeným při dopravní nehodě bude osoba, která

---

<sup>48</sup> ŠVESTKA, J., Spáčil, J., Škárová, M., Hilmák, M. a kol. Občanský zákoník I. § 1 až 459. Komentář. 2. vydání. Praha: C.H.Beck, 2009, 1302 s.

vykonávala dobročinné práce, provozovatel bude nucen navýšit náhradu škody o jejich úhradu.

Třetí skupinou jsou náhrady za vytrpěnou bolest, ztížení společenského uplatnění a usmrcení. Tyto náhrady mají v rámci určení výše poskytované náhrady společný princip tvorby dle přesně daných mantinelů vyhlášky Ministerstva zdravotnictví nebo v případě usmrcení dle ustanovení § 444 odst. 3 OZ. V rámci zmiňovaných náhrad je třeba upozornit na to, že na rozdíl od všech zde vzpomenutých náhrad škod je náhrada za škodu usmrcením nárokem pozůstalých po poškozeném vyjmenovaných pod písmenem a) až f) v odst. 3 § 444 OZ.

Výše náhrady škody za ztížení společenského uplatnění může být navýšena nad daný rámec v případě, že došlo k téměř trvalému vyřazení poškozeného z jeho dosavadního života (rozhodnutí Ústavního soudu ze dne 29. 9. 2005, sp. zn. III. ÚS 350/2003)<sup>49</sup>. I přes tuto možnost je celková koncepce těchto náhrad velmi rigidní a dává velmi malé možnosti k soudcovskému uvážení konkrétního případu.

Toto se NOZ snaží od základu změnit. Dochází ke zrušení omezení těchto náhrad, ať již vyhláškou či samotným zákonem. V případě, že již chce soudce hledat oporu v zákoně, pokud není schopen stanovit výši náhrady škody, je zde ukotvena zásada slušnosti jak pro ublížení na zdraví se ztížením společenského uplatnění tak pro náhradu za usmrcení. Může tak vyjít vstříc rozlišným případům ve společnosti dle jejich morálních zásad a vyvarovat se tomu, že v některých případech poskytne příliš vysokou náhradu nebo naopak příliš nízkou. Zároveň je na ně, ale kladena velká odpovědnost za jejich rozhodnutí. Je otázkou, do jaké míry bude rozhodováno opravdu podle zásad slušnosti a do jaké míry se v tomto projeví osobní nebo názorové rozdíly jednotlivých soudců a soudů. Problém může také nastat v rychlosti tohoto rozhodování, kdy soudce bude pro opravdu důkladné uvážení potřebovat zkoumat všechny okolnosti nejen škodní události, ale i dosavadního života poškozeného či usmrceného, aby tak mohl ohodnotit, o jakou ztrátu se zde jednalo. Další důvody se dozvídáme z Důvodové zprávy k NOZ,

---

<sup>49</sup> ŠVESTKA, J., Spáčil, J., Škárová, M., Hilmák, M. a kol. Občanský zákoník I. § 1 až 459. Komentář. 2. vydání. Praha: C.H.Beck, 2009, 1296 s.



kteřá mluví i o inspiraci evropskými zákoníky jako Code civil či Zivilgesetzbuch<sup>50</sup>.

#### **5.4 Uplatnění práva na náhradu škody**

V České republice rozhodně nežijeme v dokonalém státě, kde by každý rád a ochotně hradil škodu, kterou způsobil. Nelze tedy ve většině případů očekávat, že poškozenému bude uhrazena odpovědnými osobami jeho škoda, bez jeho aktivního uplatnění práva na náhradu škody u dané osoby. Zároveň není možné v rámci zachování právní jistoty, aby toto právo mohlo být uplatněno kdykoliv po škodní události, protože by jeho existenci mohl poškozený využívat šikanujícím způsobem vůči odpovědné osobě popřípadě odpovědným osobám.

Současný občanský zákoník, proto v § 106 stanoví promlčecí lhůty práva na náhradu škody, které dopadají i na „naši“ odpovědnost provozovatele za škodu způsobenou provozem motorových vozidel. Promlčecí lhůty dělíme na subjektivní a objektivní. Subjektivní promlčecí lhůta je stanovena v § 106 odst. 1 OZ, kdy běh promlčecí lhůty záleží na tom, kdy se poškozený dozví o škodě a o odpovědných osobách, a činí 2 roky. Objektivní promlčecí lhůta běží dle odst. 2 (tamtéž) po dobu tří let od vzniku škody. V případě, že se jednalo o úmyslně způsobenou škodu, prodlužuje se lhůta na deset let opět od vzniku škody s výjimkou škody na zdraví. Tato výjimka je zde stanovena z důvodu povahy škody na zdraví, kdy se o této škodě okamžitě dozvíme a začne tedy běžet subjektivní promlčecí lhůta.

V případě, že by provozovatel (nebo jiná odpovědná osoba) chtěl uplatnit v soudním řízení námitku promlčení dvouleté lhůty, a následně se tak vyhnout nutnosti náhrady škody, musí prokázat, že se poškozený skutečně a bezpochybně o dané škodě dozvěděl. Nestačí tedy pouhá domněnka (R 38/1975)<sup>51</sup>.

Úprava v NOZ sleduje podobnou konstrukci subjektivní a objektivní promlčecí lhůty. Kombinace § 620 odst. 1 a § 629 odst. 1 nám stanoví subjektivní lhůtu u

---

<sup>50</sup> Důvodová zpráva k zákonu č. 89/2012; s. 577, Dostupná z [http://obcanskyzakonik.justice.cz/tinymce-storage/files/DZ\\_NOZ\\_89\\_%202012\\_Sb.pdf](http://obcanskyzakonik.justice.cz/tinymce-storage/files/DZ_NOZ_89_%202012_Sb.pdf)

<sup>51</sup> ŠVESTKA, J., Spáčil, J., Škářová, M., Hilmák, M. a kol. Občanský zákoník I. § 1 až 459. Komentář. 2. vydání. Praha: C.H.Beck, 2009, 604 s.

promlčení nároku na náhradu škody, která je na rozdíl od současného OZ tříletá. Obecné ustanovení o objektivní odpovědnosti následně nalzáme v § 629 odst. 2, kdy dochází k razantnímu prodloužení promlčecí lhůty z 3 na 10 let u majetkových škod. Toto ustanovení je doplněno ještě speciální úpravou k náhradě škody v § 636. V odst. 1 dochází ke stanovení počátku běhu promlčecí lhůty k okamžiku vzniku škody. V odst. 2 se pak objektivní promlčecí lhůta dále prodlužuje z deseti na patnáct let u úmyslně způsobených škod. Se lhůtou v odst. 1 je svázáno také právo na pojistné plnění z odpovědnosti v § 635 odst. 2: „Právo na pojistné plnění z pojištění odpovědnosti se promlčí nejpozději promlčením práva na náhradu škody nebo újmy, na kterou se pojištění vztahuje.“ Může zde tedy dojít jak k promlčení práva dle subjektivní promlčecí lhůty tak k promlčení práva dle objektivní promlčecí lhůty, které byly obě popsány o pár řádek výše. Ke změnám v oblasti délky promlčecí lhůty a celého institutu nedochází pouze z důvodu zlepšení postavení poškozeného. V současné době je úprava promlčecích lhůt velmi roztráštěná, proto autoři zákona přistoupili k jejímu sjednocení.

## 6 Následky změn v NOZ

Nový občanský zákoník v tématice odpovědnosti za škodu nově povinnosti k náhradě škody přináší řadu změn ať již méně významnějších jazykových či důležitějších pojmových a tematických. Dle těchto změn se budou řídit všechny závazky, které vzniknou po účinnosti NOZ (§ 3079) v případě, že soud nevyužije svého moderačního práva a neurčí jeho použití i pro jiné případy. Jakožto obecný zákoník upravuje institut náhrady škody i pro jiné zákony a bude tedy potřeba v tomto směru upravit jejich znění.

Pro provozovatele dopravních prostředků se bude jednat především o nutné změny v zákonech č. 37/2004 Sb., o pojistné smlouvě, č.283/1991 o Policii ČR, č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.

Kupříkladu v posledním jmenovaném zákoně by mělo dojít v § 24 k změně pojmosloví z odpovědnosti na povinnost k náhradě škody. Otázka odpovědnosti vlastníka vozidla již byla v rámci novelizace tohoto zákona zapracována.

Dalšími důležitými změnami, které ovlivní náhradu škody, bude promítnutí ustanovení o délce promlčení u pojistné smlouvy, délce pojistného období, nutnosti poukázat na rozdíly mezi skutečným pojištěním a našimi požadavky do pojistných smluv. V rámci šetření pojistných událostí pak dojde ke změně, že ji nebudou nahlašovat jen osoby, které se na ni účastnili, ale bude ji moci nahlásit každý, který má právní zájem na výplatě pojistného.

Pro budoucnost nás všech a právní jistotu bude velmi důležité, jak se zákonodárci a všichni další s těmito změnami dokážou vypořádat. V tuto chvíli můžeme zřejmě jen doufat, že veškeré změny, které budou provedeny k zavedení myšlenek nového občanského zákoníku do života, budou ku prospěchu věci a ne naopak.

Tyto změny sebou ponесou i velké ekonomické výdaje. Mluvíme zde nejenom o platech všech lidí, kteří na zapracování těchto změn budou pracovat. Finanční částky bude nutné také vynaložit na seznámení veřejnosti i odborníků s novou úpravou. Pro všeobecnou veřejnost pak v rámci odpovědnosti za škodu způsobenou provozem dopravních prostředků bude zřejmě jedním z největších

problémů navýšení pojistného za povinné pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou dopravními prostředky.

## 7 Závěr

V této práci jsem si předsevzala za cíl projít podrobněji problematikou postavení provozovatele v odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorových vozidel v současném a novém občanském zákoníku. Věřím, že faktickou stránku věci jsem nastínila vyčerpávajícím způsobem, co do daného tématu. Samozřejmě celý systém odpovědnosti je daleko rozsáhlejší.

Ráda bych se na tomto místě zastavila u toho, co mohou přinést jednotlivé změny, ke kterým dochází. Nelze autorům upřít, že se v rámci své více jak desetileté práce snažili v rámci nového občanského zákoníku zlepšit postavení poškozeného při škodných událostech a specifikovat míru odpovědnosti provozovatele nebo dalších odpovědných osob. Je otázkou, zda k tomu ale doopravdy došlo, protože při druhém pohledu nalézáme několik otazníků, které nám narušují právní jistotu. Polemiku vyvolávají i velmi rozporuplné názory odborné veřejnosti, které se staví na stranu obhájců nového občanského zákoníku i na stranu jeho odpůrců.

V oblasti prevence dochází k posunu od obecné povinnosti předcházení škodám k obecné povinnosti počítat si tak, abych při svém konání neublížovala druhým s přihlédnutím k dalším podmínkám. Zároveň stanovuje velmi konkrétní důvody, kdy je osoba povinna jednat. Sama tuto úpravu považují za jednu z nejméně problematických a oceňují její úpravu ve smyslu vyšší ochrany soukromí – přestože stanoví povinnost konat v zákonem stanovených důvodech, zužuje a konkretizuje tuto povinnost oproti původnímu ustanovení § 415 OZ, které má povahu spíše deklaratorní.

V rámci úpravy škod dochází k větší specifikaci pojmů majetkové škody a nemajetkové újmy, která je dále rozšířena o ustanovení újmy ryze emotivního charakteru, a jejich odlišného řešení. To je třeba rozhodně ocenit. Ochrana života jako celku a ochrana zdraví má vždy být na prvním místě a jejich důležitost si zaslouží specifický přístup. Výtka prof. Ireny Pelikánové, CSc. ve smyslu, zda

nebylo možné jít dále po vzoru evropských právních předpisů<sup>52</sup> a stanovit další typ škody – zásah do práv fyzické osoby na lidskou důstojnost, která ve svém pojetí nechává rozhodnutí o výši náhrady škody bez jakékoliv limitace, je zcela na místě. Další takto rozsáhlá úprava soukromého práva nelze v budoucích letech předpokládat. Proč tedy nevyužít možnosti, která se nám teď nabízí? Jednu z odpovědí můžeme hledat v článku JUDr. Filipa Melzera, LL. M., Ph.D.<sup>53</sup>, který hovoří o možnosti narušení právní jistoty a předvídatelnosti takovýmto zákrokem. S tím v naší společnosti nelze než souhlasit. Nemyslím si, že bychom na tento postup byli připraveni. Ztratil by se tak totiž i jeden ze způsobů možné prevence ve formě stanovení konkrétní sankce pro daný čin a škůdci by tak mohli takto jednat daleko častěji, protože jim přeci nic nehrozí.

Pojem dopravního prostředku i motorového vozidla zůstává zachován. NOZ se k němu nijak nevyjadřuje stejně jako současný OZ a vycházíme tedy zde spíše z fakticity věci.

Zásadní změnou u provozovatele je rozšíření typů dopravních prostředků u jejich provozovatelů naroveň s provozovateli dopravy. Realitou je, že opravdu může docházet ke stejným škodám u motorových i nemotorových dopravních prostředků. V souvislosti s tím, že vývoj společnosti jde kupředu, nelze než souhlasit s touto novou úpravou, která již nebere v potaz strach společnosti ze století minulých.

Ke změnám, ke kterým dochází v systematické řazení jednotlivých ustanovení se lze vyjádřit velmi pozitivně. Horší je to již se změnou terminologie. Lze souhlasit s názory autorů, že je třeba změnit terminologii u celé objektivní odpovědnosti za škodu z důvodu jejího odlišného významu. Nemůžu ale souhlasit se změnou u terminologie subjektivní odpovědnosti za škodu, která přesně charakterizuje daný institut. V případě, že budu brát terminologii „povinnosti k náhradě škody“, jako zastřešující obecný pojem, musím se minimálně podívat na zachování pojmu

---

<sup>52</sup> PELIKÁNOVÁ, Irena. Nový občanský zákoník: Odpovědnost za škodu – trendy a otázky, malý náhled do osnovy nového občanského zákoníku, Systém ASPI LIT37728CZ

<sup>53</sup> MELZER, Filip. Corpus delicti aneb obrana úpravy deliktního práva v návrhu občanského zákoníku, Systém ASPI LIT37729CZ

„pojištění odpovědnosti“, pro který již v novém občanském zákoníku neexistuje institut odpovědnosti.

O rozšíření odpovědnosti za škodu způsobenou provozem dopravních prostředků jsem již výše mluvila. Není to ale jediná změna v tomto institutu. Dochází ke změně možnosti liberace. Z mého pohledu na mírnější a objektivnější vůči rizikům, která pro společnost představuje v dnešní době provoz motorových vozidel.

Co do způsobu náhrady škody je jistě změna v naturální restituci krokem vpřed. Plné vyvážení způsobené škody, se kterým současný občanský zákoník pracuje, je podle mne jediné možné řešení, jak vyvážit ztíženou situaci poškozeného, který se dostal do problémů bez svého přičinění. Bude ale na soudech a soudcích, aby dohlédli na správné využití této restituce dle podmínek zákona a nepřipustili šikanu odpovědných osob (např. provozovatele vozidla). V případě, že tak neučiní, nemá tento institut smysl, protože jedno zlo se bude nahrazovat druhým.

Otázka schopnosti soudů vypořádat se s nově nabytými pravomocemi vyvstává i v rámci určení výše náhrady při újmě na zdraví, ztížení společenského uplatnění a usmrcení. Jak už jsem naznačila výše, je otázkou, co bude znamenat zrušení tabulkových náhrad pro soudní praxi. Soudce bude muset v těchto případech zkoumat v podstatě celý proces fungování života poškozeného, aby mohl rozhodnout s nejlepším svědomím a vědomím o výši náhrady škody. To může celý soudní proces neúměrně protáhnout a poškozené osoby mohou zůstat delší dobu pomoci, kterou by v danou dobu tak nutně potřebovali k vyrovnání následků škodní události. V případě, že se tedy máme těmto situacím vyvarovat, bylo by třeba do našeho systému soudnictví zavést přednostní princip řešení těchto sporů o tyto náhrady. Věcí, která však nejde upravit a můžeme jen doufat, že ji obrousí judikatura a odvolací soudy, je osobnostní a názorová rozdílnost ať již jednotlivých soudců či celých soudů.

Šestá kapitola alespoň částečně naznačuje, co zákonodárce ještě čeká pro správné přijetí zákona do společnosti. Není to ale určitě vše, co bude třeba udělat. Celý nový občanský zákoník přináší řadu změn, se kterými se bude třeba vypořádat. V rámci náhrady škody bude následně důležité také informovat správně společnost o změnách, které nový občanský zákoník přináší. V případě,

že k tomu nedojde, veškeré změny, ať již myšlené v dobrém směru, nemusejí mít efekt, který u nich autoři zamýšleli. V tuto chvíli již nelze příliš přemýšlet o tom, jestli navrhované změny jsou dobré nebo špatné, ale je třeba přemýšlet jak s nimi naložit tak, aby dobré byly. Zavrhněme tedy myšlenky na spoustu novel, které by připravované změny jen zkomplikovaly.



## **8 Seznam zkratek**

OZ – zákon č. 40/1964 Sb.

NOZ – zákon č. 89/2012 Sb.

## 9 Použitá literatura:

### 9.1 *Knižní tituly*

- FIALA, J. KINDL, M., et al. Občanský zákoník. Komentář. I.díl. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer ČR, a. s., 2009
- KNAPPOVÁ, M., aj. Občanské právo hmotné. Svazek II. 3. vyd. Praha: ASPI Publishing, 2002.
- ŠVESTKA, J., Jehlička, O., Škárová, M., Spáčil, J. okol. Občanský zákoník. Komentář. 10. vydání. Praha: C.H.Beck, 2006
- ELIÁŠ, K. Občanský zákoník: velký akademický komentář. Svazek 1, § 1-487. Praha: Linde, 2008
- ŠVESTKA, J., Spáčil, J., Škárová, M., Hilmák, M. a kol. Občanský zákoník I. § 1 až 459. Komentář. 2. vydání. Praha: C.H.Beck, 2009
- KOBLIHA, I., Elischer, D., Hochman, J., Honjan Koblihová, R., Tuláček, J.: Náhrada škody podle občanského a obchodního zákoníku, zákoníku práce, v oblasti průmyslového vlastnictví a podle autorského zákona. Praktická příručka. Praha: Leges, 2012,
- ELIÁŠ, K. a kol., Nový občanský zákoník s aktualizovanou důvodovou zprávou. Ostrava: Sagit, 2012

### 9.2 *Diplomové práce*

- FIALA, Lukáš. Odpovědnost za škodu způsobenou provozem vozidla. Praha, 2006. Diplomová práce. Univerzita Karlova v Praze, Právnická fakulta, Katedra občanského práva. Prof. JUDr. Jiří Švestka, DrSc.
- TICHÁ, Barbora. Pojištění odpovědnosti z provozu silničních vozidel v Evropě. Brno, 2009/2010. Diplomová práce. Masarykova univerzita, Právnická fakulta, Katedra mezinárodního a evropského práva. Doc. JUDr. Filipu Křepelkovi, Ph.D.
- ŠIMÁČKOVÁ, Jana. Odpovědnost za škodu způsobenou provozem dopravních prostředků. Brno, 2008/2009. Diplomová práce. Masarykova univerzita, Právnická fakulta, Katedra občanského práva.

### 9.3 *Elektronické zdroje*

- MINISTERSTVO DOPRAVY. *Ročenka dopravy České republiky 2011* [online]. 2012 ISSN 1801-3090. Dostupné z: [https://www.sydos.cz/cs/rocenka\\_pdf/Rocenka\\_dopravy\\_2011.pdf](https://www.sydos.cz/cs/rocenka_pdf/Rocenka_dopravy_2011.pdf)
- Důvodová zpráva; k zákonu č.89/2012; Dostupné z: [http://obcanskyzakonik.justice.cz/tinymce-storage/files/DZ\\_NOZ\\_89\\_%202012\\_Sb.pdf](http://obcanskyzakonik.justice.cz/tinymce-storage/files/DZ_NOZ_89_%202012_Sb.pdf)
- PELIKÁNOVÁ, Irena. Nový občanský zákoník: Odpovědnost za škodu – trendy a otázky, malý náhled do osnovy nového občanského zákoníku, Systém ASPI LIT37728CZ. Dostupné z: Systém ASPI
- MELZER, Filip. Corpus delicti aneb obrana úpravy deliktního práva v návrhu občanského zákoníku, Systém ASPI LIT37729CZ. Dostupné z : Systém ASPI

## Resumé

V této práci se zabývám odpovědností provozovatele za škodu způsobenou motorovým vozidlem v současném občanském zákoníku a novém občanském zákoníku, který bude účinný od 1. 1. 2014. Dle probíraného tématu vždy ihned upozorňuji na konkrétní změny, ke kterým díky nové úpravě dochází.

V první kapitole se zabývám vysvětlením důležitosti tématu náhrady škody v společenském kontextu. Dále pak poukazuji na jeho funkce.

V druhé kapitole se zabývám definicí základních pojmů, které s touto problematikou souvisí. Definuji, co nebo kdo je motorové vozidlo, škoda a provozovatel. Podávám výklad různých druhů provozovatelů dopravních prostředků, kdy jejich rozlišení má zásadní následky pro povinnost provozovatele k náhradě škody.

V třetí kapitole vysvětluji obecné ustanovení o odpovědnosti za škodu. Zároveň se zabývám zařazením odpovědnosti za škodu v systému zákoníku občanského práva.

Čtvrtá kapitola se následně zabývá důkladným vysvětlením specifické odpovědnosti za škodu způsobenou provozem dopravních prostředků. Podává výklad o rozsahu této odpovědnosti, možnostech provozovatele zprostit se povinnosti k náhradě škody a pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorových vozidel.

Pátá kapitola má za cíl seznámit čtenáře s možnostmi způsobů náhrady škody, obsahu náhrady škody a výše náhrady škody. Především u výše náhrady škody specifikuje dosavadní právní úpravu a velké změny v úpravě nového občanského zákoníku.

Šestá kapitola poukazuje na změny, které sebou přináší nový občanský zákoník. Především ukazuje, které zákony se budou muset změnit, aby byly v souladu s novým občanským zákoníkem, ale zabývá se i ekonomickou stránkou věci.

Závěr nalezneme v sedmé kapitole. Shrnuje znovu v krátkosti jednotlivé změny, které již byly uvedeny u jednotlivých kapitol a dovoluje si hodnotit jejich důsledky do budoucna pro společnost i jednotlivce s ohledem na to, že právě budoucí kroky společnosti budou tím, co ovlivní, zda tato změna bude úspěšná nebo ne.

## Summary

This paper deals with the operators responsibility for damage caused by a motor vehicle in the current Civil Code and the new Civil Code, which will be effective from 1. 1. 2014. According to the always-study of the topic immediately point out the specific changes that occur due to the new regulation.

The first chapter deals with the importance of explaining the issue of damages in a social context. Furthermore, I point out its functions.

The second chapter deals with the definition of basic concepts related to this problem. Define who or what is motor vehicle damage and operator. Interpret different kinds of operators of vehicles, when their resolution is critical consequences for the operator is obliged to pay damages.

The third chapter explains the general provisions on liability for damage. It also deals with the inclusion of liability in the Code civil law.

The fourth chapter deals with a thorough explanation then specific responsibility for damage caused by vehicles. Interprets the scope of this responsibility, the possibilities of the operator himself from the obligation to pay compensation and liability insurance for damage caused by the operation of motor vehicles.

The fifth chapter is intended to familiarize the reader with the possibilities of compensation methods, the content of compensation and damages. Especially with the amount of compensation specified by current legislation and major changes in the organization of a new Civil Code.

The sixth chapter shows the changes that brings new Civil Code. Shows in particular that the laws will need to change in order to be consistent with the new Civil Code, but also deals with the economic side of things.

Conclusions can be found in the seventh chapter. Again briefly summarizes the various changes which have already been given for each chapter and allow you to assess their implications for the future of the company and individuals with regard to the fact that it is the future steps of the company will be what will influence whether this change will be successful or not.

## **Anglický název a klíčová slova / key words**

- Název
  - The operator of liability for damage arising from the use of motor vehicles in the current and future legislation of the Civil Code.
- Klíčová slova
  - odpovědnost, provozovatel, škoda
- Key words
  - the responsibility of the operator, damage