K rozsahu náhrady škody na bouraném vozidle

Dopravní nehoda může mít kromě negativních zdravotních následků pro její účastníky negativní následky též ve sféře ekonomické. Poškozený řidič vozidla, který autonehodu nezavinil, pak má možnost prostřednictvím systému povinného ručení žádat úhradu nákladů vynaložených na odstranění vzniklé újmy (materiální i imateriální). Tento článek se věnuje **náhradě materiální škody na vozidle**, v první části zejména judikatornímu výkladu určení její výše ve vztahu k tržní ztrátě na vozidle po opravě. Soudní praxe pak řešila rovněž případ snahy o parazitování na systému povinného ručení. O limitech výše náhrady škody, které nastavila v závislosti na tom, kdo se jí jako oprávněný domáhá, tak pojednává druhá část tohoto článku.

Primárním smyslem „povinného ručení", jak bývá obecně označováno pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, je pokrytí **veškeré škody** způsobené provozem vozidla, v celém jejím rozsahu a všech jejích složkách. Tento systém primárně chrání nejen poškozené, ale také viníky dopravních nehod, kteří mají jistotu, že za ně pojišťovna uhradí škodu, která by snadno mohla být nad jejich finanční možnosti. Podle ustanovení § 6 zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „Zákon"), je pojistitel povinen nahradit újmu způsobenou provozem vozidla uvedeného v pojistné smlouvě, a to do limitu pojistného plnění stanoveného v pojistné smlouvě. Zákon pamatuje i na minimální limit pojistného plnění, který činí 35.000.000,- Kč.[1]

K určení výše náhrady škody na vozidle

Ústavní soud ve věcech náhrady škody způsobené při dopravní nehodě opakovaně zastává a zdůrazňuje **princip plného odškodnění v maximální možné míře** (někdy též označován jako **princip objektivizované náhrady škody**), a to na ochranu osoby poškozené.[2] Jinými slovy, pokud je někdo nezaviněně poškozen (na majetku či zdraví), měl by to co nejméně pocítit.[3] Mělo by tedy být naprostou samozřejmostí, že pojistitel viníka autonehody nahradí poškozenému opravu vozidla v plné výši.

Autoři článku si kladou otázku, zda je uvedený princip plného odškodnění zastávaný Ústavním soudem bezezbytku naplněn úhradou nákladů spojených s opravou vozidla, resp. zda lze kromě nákladů na opravu uplatňovat i jiné nároky. Konkrétně jde o **nárok na kompenzaci tržní ztráty** bouraného vozidla. Tato otázka přitom nebyla v minulosti jednoznačně vyřešena.

Soudní praxe se v řadě případů klonila k právnímu názoru Nejvyššího soudu vyslovenému v rozsudku č. j. 25 Cdo 3118/2012-265, dle něhož nelze označit za škodu rozdíl mezi tržní hodnotou vozidla před jeho poškozením a po opravě. Jiný názor měl však Ústavní soud průlomovém nálezu[4], v němž konstatoval, že „*ekonomická hodnota vozidla (či obecně věci) není determinována pouze jeho „technickou" či „funkční" hodnotou, nýbrž obecně tím, jaký užitek je svému vlastníku způsobilé přinést.* ***Nestačí tedy, pokud je obnovena její hodnota funkční či technická; tím by totiž apriori byla omezována možnost vlastníka nakládat s věcí právem chráněným a ekonomicky racionálním způsobem (tj. například ji prodat) ve stejném rozsahu a za stejných podmínek jako před poškozením věci."*** Tedy, i pokud dojde v důsledku

[1] § 3a odst. 2 písm. b) zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, ve znění pozdějších předpisů

[2] Nález ze dne 14. 2. 2018, sp. zn. IV. ÚS 2043/17

[3] Tyto závěry jsou zastávané i významnou částí odborné literatury – např. Vašíček, M., Dvořáček, D. *K pojmu skutečné škody na věci použité a opotřebené.* Právní rozhledy 11/2003, s. 569.

[4] Nález ÚS ze dne 27. 4. 2017, sp. zn. II. ÚS 795/16

opravy k plné obnově funkční hodnoty věci, avšak zároveň není plně obnovena její hodnota tržní, věc nepřináší jejímu vlastníku stejný užitek, a škoda na věci tudíž není v souladu s principem definovaným Ústavním soudem plně nahrazena.

Při stanovení výše náhrady škody na věci přicházejí obecně v úvahu dva způsoby jejího určení – porovnání ceny obvyklé, jakou měla věc před poškozením, s cenou obvyklou po poškození, a dále náhrada nákladů potřebných k tomu, aby poškozený uvedl věc do stavu před poškozením.[5] Ústavní soud však výše uvedeným nálezem naopak uvádí, že u náhrady škody na vozidle musí dojít ke kombinaci obou zmíněných způsobů. Dle Ústavního soudu je totiž známou skutečností, že **cena havarovaného vozidla bude vždy nižší než cena stejně technicky vybaveného vozidla, které dosud havarováno nebylo.**[6] Poškozenému se tak má vynahradit skutečná škoda spočívající v rozdílu v majetkové sféře poškozeného před nehodou a po nehodě, a mimo faktických výdajů vynaložených na opravu a souvisejících nákladů se má brát v potaz i **tržní ztráta** (tzv. **obchodní znehodnocení vozidla**), která poškozenému vznikla.

Lze se však setkat i s názorem, který se s výše uvedeným závěrem podstatnou měrou rozchází (ne náhodou tento názor prosazují zejména pojišťovny poskytující pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla). Tento poukazuje především na fakt, že by i značkový servis při pravidelné údržbě vozidla (např. při výměně opotřebených tlumičů) uvedl vozidlo do horšího stavu než před opravou, a došlo by tak k uvedenému obchodnímu znehodnocení vozidla. Ústavní soud však k takové argumentaci uvádí, že vozidlo opravené originálními díly a po opravě plně funkční nemá zpravidla stejnou tržní hodnotu, jakou by mělo, pokud by se nehoda nestala, a tedy že je při náhradě škody potřeba reflektovat sociální a ekonomickou tržní realitu.[7] **Tržní ztrátu na vozidle způsobuje totiž samotný fakt, že se dopravní nehoda stala,** nikoliv následná oprava a související výměna dílů. Prodejnost bouraného vozidla je vždy menší než vozidla nebouraného, jelikož panuje obecný úzus, že koupě bouraného a následně opraveného vozidla je vždy rizikovější, než koupě vozidla nebouraného. K tomuto je třeba uvést, že při koupi ojetého vozidla představuje existence předchozí havárie vozidla pro řadu potenciálních kupujících jeden z nejdůležitějších aspektů při rozhodování o koupi, spolu s cenou a počtem najetých kilometrů.

Limitace výše náhrady škody na vozidle

S určením výše náhrady škody na vozidle vzniklé při dopravní nehodě souvisí rovněž další nález Ústavního soudu, který řešil obdobnou věc, avšak nikoliv mezi poškozeným a pojistitelem viníka dopravní nehody, ale mezi pojistitelem viníka a třetí osobou, tzv. lovcem dopravních nehod. V řešené věci poškozený postoupil svou pohledávku za pojišťovnou viníka dopravní nehody na společnost zabývající se likvidací pojistných událostí tohoto typu (dále jen „Společnost“), která zprostředkovala opravu vozidla poškozeného a následně vymáhala po pojišťovně viníka náhradu škody. Oprava vozidla byla provedena v autoservisu, který se Společností kontinuálně spolupracoval, a to tím způsobem, že byla provedena pomocí neoriginálních dílů nižší hodnoty (nutno poznamenat, že takto bylo učiněno bez vědomí poškozeného - vlastníka vozidla). Následně byla však škoda na vozidle vyčíslena tak, jako by byly k opravě použity originální náhradní díly. Pojišťovna však uznala škodu na vozidle poškozeného jen ve skutečné výši, tedy s ohledem na cenu neoriginálních (levnějších) náhradních dílů.

[5] Rozsudek NS ze dne 11. 10. 2017, sp. zn. 25 Cdo 2782/2017
[6] Nález ÚS ze dne 11. 6. 2014, sp. zn. I. ÚS 1902/2013
[7] Nález ÚS ze dne 14. 2. 2018, sp.zn. IV. ÚS 2043/17

Při následném sporu dal soud prvního stupně za pravdu této pojišťovně.[8] Odvolací soud naopak uvedl, že na stanovení výše škody nemá vliv, zda bylo vozidlo vůbec opravováno, zda byla oprava provedena kvalitně a kolik za ni poškozený zaplatil, případně zda vůbec zaplatil. Podle odvolacího soudu tak rozsah škody odpovídá výši nákladů, které je nutné objektivně vynaložit, a autoservis tak správně vyfakturoval pojišťovně částku odpovídající objektivizované škodě (tedy jako kdyby bylo vozidlo opraveno s použitím originálních dílů a oprava provedena v autorizovaném servisu). Odvolací soud uložil pojišťovně povinnost doplatit zbytek vyúčtované opravy. K námitce pojišťovny, že Společnost parazituje na systému zákonného pojištění motorových vozidel, uvedl, že tato námitka je pochopitelná z lidského hlediska, věcně však nemá opodstatnění.[9]

Jiný názor měl na věc Ústavní soud. Ten ve svém nálezu[10], kterým vyhověl ústavní stížnosti stěžovatelky - pojišťovny, zejména zohlednil, že se v daném sporu nevyskytuje žádná slabší strana, ale dva profesionálové – podnikatelé: pojišťovna a Společnost, která se likvidací pojistných událostí a problematikou nároků z nich vyplývajících zabývá (tzv. lovec dopravních nehod). Předmětem sporu je tak výplata pojistného plnění ze systému „povinného ručení“, nikoliv přímo náhrady škody. Rovněž se vyjádřil k námitce pojišťovny týkající se parazitování na systému povinného ručení, s tím, že se jí měl odvolací soud zabývat mnohem více, neboť je v předmětné kauze stěžejní a nelze si vystačit jen s odkazem na princip objektivizace náhrady škody. Dle Ústavního soudu tak odvolací soud rozhodl excesivně. Princip objektivizované náhrady škody má podle Ústavního soudu primárně směřovat k ochraně poškozených jakožto slabších stran. Poškozená v tomto případě nebyla dopředu srozuměna, že bude vozidlo opraveno méně kvalitně, naopak byla od počátku informována o tom, že „vše půjde přes pojišťovnu“. Nebyl by tak problém, pokud by autoservis vyfakturoval pojišťovně částku odpovídající objektivizované škodě, a následně by rozdíl mezi hodnotou opravy a objektivizovanou škodou byl poškozené vyplacen či jinak kompenzován. Jelikož se tak nestalo, šlo v posuzované věci primárně o příjem z podnikání autoservisu nebo Společnosti, nikoliv o ochranu poškozené.

V závěru nálezu Ústavní soud shrnul, že má vážné pochybnosti o tom, zda je podnikání Společnosti vedeno v souladu s dobrými mravy. Dle Ústavního soudu nelze připustit, aby účelovým navyšováním nákladů na odstraňování škod byly čerpány finanční prostředky, které by při poctivém jednání čerpány nebyly, neboť by se tento jev následně mohl promítnout do ceny povinného ručení, která by se logicky musela zvýšit. Jednání, kterým byla uměle navýšena cena opravy, tak aby odpovídala kvalitní a autorizované opravě, aniž by s tímto bylo poškozená srozuměna, a kterým šlo tedy pouze o maximalizaci příjmu autoservisu či Společnosti ze systému povinného ručení, pak dle Ústavního soudu není hodné právní ochrany, jelikož je nepoctivé a v zřejmém rozporu s dobrými mravy.

V kontextu první části tohoto článku je vhodné zmínit, že v dané věci nebyl dle dostupných informací ze strany Společnosti uplatňován nárok na náhradu tržní ztráty. Je tedy namístě zabývat se tím, zda by optikou závěrů shora uvedeného nálezu Ústavního soudu obstálo postoupení pohledávky odpovídající tržní ztrátě. V tomto ohledu by se mohlo jevit jako klíčové například to, zda by za postoupení pohledávky byla poskytnuta adekvátní úplata, a to přímo poškozenému, v jehož prospěch má systém povinného ručení sloužit především. Jak totiž uvedl Ústavní soud ve zmiňovaném nálezu, nelze si vystačit jen s odkazem na princip objektivizace náhrady škody, ale je zapotřebí zohlednit také okolnosti opravy vozidla, hodnotu opravy,

[8] Rozsudek Obvodního soudu pro Prahu 1 ze dne 8. 11. 2016, sp.zn. 131 EC 11/2012
[9] Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 20. 4. 2017, sp.zn. 70 Co 129/2017
[10] Nález Ústavního soudu ze dne 14. 2. 2018, sp. zn. IV. ÚS 2043/17

fakturaci nákladů, následné postoupení pohledávky vč. okolností uzavírání smlouvy o postoupení pohledávky až po možné propojení postupníka se servisem provádějícím opravu, tak aby bylo možno vyloučit parazitování na systému povinného ručení se shora uvedenými negativními následky pro širší veřejnost.

Závěr

Autoři se v první části článku věnovali názoru judikatury na určení výše náhrady škody na vozidle. Jak dovodil Ústavní soud, poškozenému by v souladu s principem objektivizované náhrady škody měla být uhrazena i tržní ztráta (tzv. obchodní znehodnocení vozidla), kterou způsobuje již samotný fakt, že se dopravní nehoda stala. Tuto tržní ztrátu by bylo možné prokázat a vyčíslit např. znaleckým posudkem.

Naproti tomu, jak autoři popsali v druhé části článku, se v jiné věci Ústavní soud postavil proti zneužívání a parazitování na systému povinného ručení, kdy objektivizovaná náhrada škody by měla připadat v úvahu tehdy, pokud je jejím příjemcem skutečně poškozený, a nikoliv třetí subjekt mající své podnikání založeno na maximalizaci zisku ze systému povinného ručení.

Tým advokátní kanceláře Juráš a partneři, advokátní kancelář v.o.s.
JUDr. Vojtěch Dolina, advokát

Mgr. Kristina Kůdelíková, advokátní koncipientka