

[Právní rozhledy 9/2020, s. 305]

## OBCHODNÍ ZNEHODNOCENÍ

*Je obecně známou skutečností, že poškozená věc má i po její opravě na trhu nižší cenu než stejná věc, která poškozena nebyla. To je způsobeno tím, že kupující při stejné ceně zpravidla upřednostní nepoškozenou věc, neboť s opravenou věcí mohou být spojena různá dodatečná rizika. Škoda, která se projevuje v ceně věci, pak bývá nejčastěji označována jako obchodní znehodnocení.*

Mgr. Tomáš Veselý, Brno\*

### I. Obecně

Uběhly tři roky od vydání nálezu Ústavního soudu,<sup>1</sup> který jednoznačně deklaroval existenci institutu obchodního znehodnocení (*merkantile Minderwert*, též *merkantile Wertminderung*) v českém deliktním právu. Jedná se o další krok ÚS, který je při stanovování rozsahu nahraditelné škody (a tím pádem i rozsahu povinného ručení) v případech škody z provozu motorových vozidel poměrně aktivní.<sup>2</sup> V důsledku uvedeného nálezu došlo k judikaturnímu obratu Nejvyššího soudu, který dříve odmítal obchodní znehodnocení s odůvodněním, že

*„poškozený má v první řadě právo na náhradu škody odpovídající rozdílu mezi obvyklou (tržní) cenou vozidla před poškozením a cenou vozidla ve stavu poškozeném. Rozhodne-li se pro opravu, zakládá mu to právo výběru požadovat škodu vyčíslenou druhým způsobem, totiž hodnotou opravy, to již však s případným odpočtem zhodnocení, pokud k němu dojde. Kombinovat oba přístupy tak, že k ceně opravy se ještě přičte rozdíl mezi původní hodnotou vozu a jeho hodnotou po opravě, však již znamená přihlížet ke skutečností se škodní událostí nesouvisejícím.“<sup>3</sup>*

Lze předeslat, že cit. názor nebyl správný z toho důvodu, že ačkoliv mohlo dojít k restituci havarovaného vozidla, stále existovala zbylá škoda právě v podobě obchodního znehodnocení. NS chybně vycházel z premisy, že restituční<sup>4</sup> nárok a nárok na kompenzaci se navzájem vylučují. Následující text si klade za cíl tento institut přiblížit a řešit některé problémy, které v souvislosti s ním v budoucnu zřejmě vzniknou. Nutno však úvodem zdůraznit, že předmětnou problematiku nelze v jednom příspěvku vyčerpat.

Ačkoliv tato položka škody zatím zůstává mimo zájem české civilistiky,<sup>5</sup> v zahraničí jsou na dané téma vedeny již desetiletí zajímavé diskuse, které ani dnes nejsou u konce, ačkoliv se jedná o institut, který se poprvé začal objevovat již v 50. letech minulého stol.

v souvislosti s rozvojem automobilové dopravy. Vedeny jsou nejen právníky, ale i soudními znalci. Vzhledem k tomu bude v následujícím textu významně přihlíženo k závěrům učiněným v zahraničí.

## II. Pojem obchodní znehodnocení

Tak jak je tento pojem obecně chápán v zahraničí, by bylo možné obchodní znehodnocení definovat jako škodu spočívající ve ztrátě ceny věci díky skutečnosti, že u ní došlo ke škodní události. Jinak lze obchodní znehodnocení popsat také jako srážku z ceny, kterou prodávající musí při prodeji poskytnout, aby potenciální kupující byl lhostejný, zda nabude poškozenou a následně opravenou věc nebo věc nepoškozenou. Nicméně je nutné se dále zabývat tím, zda lze skutečně obchodní znehodnocení definovat takto, nebo jeho podstata spočívá v něčem jiném.

Jako nejklassičtější případ obchodního znehodnocení bývá uváděno právě snížení tržní ceny havarovaného vozidla. Velká část textu bude tedy orientována na případ poškození motorového vozu, nicméně u některých obecných otázek (např., u kterých věcí může obchodní znehodnocení nastat) bude obchodní znehodnocení řešeno i ve vztahu k jiným věcem ve smyslu [§ 489 ObčZ](#).

Již v rozhodnutí německého Spolkového soudního dvora („BGH“) z r. 1961 se objevil názor, že podstatně poškozené vozidlo bude mít, navzdory opravě technických škod, nižší hodnotu než nehavarovaný vůz.<sup>6</sup> Stejně tak je uvedený názor přijímán v judikatuře rakouského Nejvyššího soudního dvora („OGH“),<sup>7</sup> polského Nejvyššího soudu<sup>8</sup> nebo francouzského Kasačního dvora.<sup>9</sup> Konečně tento názor vyslovil český ÚS ve svém nálezu z r. 2008.<sup>10</sup> Uvedený názor se opírá o to, že s užíváním havarovaného vozu je vesměs spojeno větší riziko, když při opravě v autoservisu nelze určit zpožděné technické závady.<sup>11</sup> Skryté závady totiž mohou zůstat kvůli tomu, že během opravy mohly být přehlédnuty.<sup>12</sup> Všeobecně podstatně poškozené a poté opravené vozidlo též projevuje větší náchylnost ke škodám, aniž by v jednotlivém případě musela být prokazatelná souvislost nové škody s původní nehodou nebo s nedostatečnou opravou.<sup>13</sup> Podle BGH platí tento názor i přes veškerý technologický pokrok v opravě vozidel, neboť technický vývoj v konstrukci vozidel taktéž postupem času klade stále vyšší požadavky.<sup>14</sup>

Se značnou pluralitou názorů ohledně toho, co představuje obchodního znehodnocení, se lze setkat v rakouské, potažmo německé teorii. H. Koziol rovněž pod obchodním znehodnocením rozumí

*„ztrátu ceny, která nastává tím, že např. nehodou poškozený motorový vůz přes opravu oproti dřívějšímu stavu ztratí na ceně, když setrvává nejistota nad skrytými vadami, které mohly být vyvolány nehodou“.*<sup>15</sup>

Obchodní znehodnocení chápe tedy přímo jako ztrátu z ceny. Naproti tomu Ch. Huber jde dále a obchodní znehodnocení spatřuje přímo v tom, že věc je „postižena“ rizikem možných skrytých vad,<sup>16</sup> popř. větší náchylností ke škodám, srážka z ceny pak představuje pouze způsob stanovení výše této škody.<sup>17</sup> Rozlišení názorů cit. autorů není samoúčelné (viz níže).

Nicméně setkat se lze i se značnou kritikou existence tohoto institutu. Kritici obchodního znehodnocení naopak namítají, že se nejedná o reálně existující fenomén, když se opírá pouze o citový odpor vůči havarovaným vozům. Odkazují na v posledních letech podstatně zlepšenou diagnostiku poškození a metody oprav.<sup>18,19</sup> Konkrétně G. Schiemann uvádí, že při posuzování judikatury k obchodnímu znehodnocení je třeba vzít v potaz, že její základy jsou již přes 40 let staré. Od té doby se technika oprav výrazně zlepšila. Trh na vývoj již dávno reagoval a hodnotí dnes havarované vozy prakticky bez srážky z ceny.<sup>20</sup>

Huber k tomu uvádí, že i přes vychvalované zlepšení diagnostiky škod a zlepšené metody opravy zůstává rozdíl mezi výrobou vozidla v továrně (spolu s profesionální kontrolou produktu) a opravou v dílně. Ke zvážení navíc je, že ne každá oprava je prováděna ve výrobcem autorizované dílně podle jeho kvalitativních požadavků. A i tehdy je možné se pouze přiblížit kvalitativním standardům při výrobě v továrně. K tomu se přidává, že opravy nejsou vždy provedeny s potřebnou péčí.<sup>21</sup> Sacher tuto skutečnost popisuje daleko příkřeji, když uvádí, že často opravy provádějí „fušeři“, kteří nedbají ani na elementární zásady techniky opravy.<sup>22</sup> Lze navíc zopakovat, že s lepší diagnostikou a technikou oprav jde ruku v ruce i vyšší technická vybavenost vozidel.<sup>23</sup>

Podle Hubera tedy riziko neobjevených poškození pocházejících ze škodní události, která se projeví teprve v budoucnu, není jediným rizikem, jež má náhrada obchodního znehodnocení pokrýt. Dalším rizikem je možné vadné provedení opravy, pro které platí stejné pochyby jako pro neobjevená poškození z nehody. I když může poškozený zpravidla uplatnit právo z vadného plnění (pokud již není promlčeno), popř. nárok na náhradu škody vůči dílně, jedná se o další vynaloženou námahu, která sama o sobě nepředstavuje nahraditelnou újmu, a je tak třeba ji vzít v úvahu při stanovení srážky z ceny, protože racionální kupující ji při stanovení kupní ceny zohlední.<sup>24</sup> Rovněž i o těchto vadách platí, že ne vždy bude moci být prokázána jejich souvislost s provedenou opravou.

Dokonce, i kdyby se jednalo o pouhé „opovržení havarovanými vozy“ založené čistě na pocitech kupujících, není to důvodem k tomu, aby náhrada obchodního znehodnocení byla odmítána. Pokud takovou averzi průměrný kupující má, pak skutečně vzniká poškozenému škoda spočívající ve srážce z ceny vozu, kterou musí provést, aby kupující vůbec přemýšlel nad koupí havarovaného a následně opraveného vozu. Tím vzniká újma na jeho jmění. Zmíněný přístup kupujících bezpochyby stále přetrvává bez ohledu na modernější technologické postupy, protože v situaci, kdy kupující vybírá mezi dvěma vozidly za stejnou cenu, vždy s největší pravděpodobností dá přednost nehavarovanému.

Vhodné je však vycházet z toho, že obchodní znehodnocení do určité míry sice vychází z pocitové averze vůči havarovaným vozům (popř. jiným věcem), avšak tato averze pramení primárně právě ze strachu ze skrytých nedostatků, které zůstanou i po provedené opravě, popř. vad opravy a zvýšené náchylnosti k dalším škodám. Skutečnost, že se jedná o pocitový odpor kupujících, totiž neznamená, že není odůvodněn reálným nebezpečím ze zmíněných rizik.<sup>25</sup>

Za nejvhodnější považuji přístup Hubera. Tím totiž lze i daleko lépe zdůvodnit poskytnutí náhrady v případech, kdy si poškozený věc ponechá, a v případech, kdy se jedná o věc, pro kterou neexistuje žádný trh. Navíc lépe vystihuje skutečnou podstatu obchodního znehodnocení – spočívá v tom, že opravená věc je postižena rizikem, že při opravě nebyla odhalena všechna poškození, že oprava byla provedena vadně a že věc trpí větší náchylností k poškození. Snížení ceny pak představuje pouze ocenění tohoto rizika trhem. Je však nutné zkoumat, zda toto pojetí je schopné obstát v současné české koncepci majetkové újmy, resp. zda lze postižení věci uvedeným rizikem považovat i podle českého deliktního práva za nahraditelnou škodu. Při definování škody se vychází ze stanoviska občanskoprávního kolegia NS ČSSR z r. 1970, které škodu definuje jako

*„újmu, která nastala (se projevuje) v majetkové sféře poškozeného a je objektivně vyjádřitelná všeobecným ekvivalentem, tj. penězi“.*<sup>26</sup>

Jedná se o poměrně široké pojetí, přičemž podle mého názoru jsou i při takto pojatém obchodním znehodnocení stanovené podmínky (projevení v majetkové sféře a vyjádřitelnost v penězích) naplněny. Je ale třeba uvést, že české soudy vycházejí spíše z převládajícího pojetí, že obchodní znehodnocení představuje srážka z ceny. Ostatně tento závěr již lze dedukovat ze základního rozhodnutí ÚS i NS a vychází z něj i řada navazujících závěrů, jež byly učiněny v zahraničí (a jsou zde prezentovány). I přesto by ale neměly být přehlíženy důvody, které za uvedenou srážkou z ceny stojí. Zvláště u řešení problému, zda obchodní znehodnocení přiznat, pokud si vlastník věc ponechá, a u kterých věcí obchodní znehodnocení nastává, se jejich neopomenutí jeví více než vhodné.

Vedle základní otázky, co je obsahem pojmu obchodní znehodnocení, by se názory mohly lišit, pokud jde o otázku, zda obchodní znehodnocení představuje skutečnou škodu nebo ušlý zisk. Ačkoliv se judikatura NS před výše uvedeným nálezem ÚS obecně stavěla k přiznání náhrady za obchodní znehodnocení odmítavě, uznávala rovněž jednu výjimku. Obchodní znehodnocení byla ochotna ve výjimečných případech přiznat jako formu ušlého zisku, a to pokud se jednalo o

*„vozidlo jako zboží primárně určené k dalšímu prodeji a kdy nedosažení předpokládané kupní ceny představovalo újmu poškozeného obchodníka s vozidly“.*

Nicméně v Německu<sup>27</sup> i Rakousku<sup>28</sup> se obchodní znehodnocení považuje za skutečnou škodu a stejně tak již činí v současnosti i český NS.<sup>29</sup>

Mohlo by se však zdát, že pro ušlý zisk lze argumentovat tím, že poškozený přichází o potenciální výnos, který by při koupi utržil, nebýt škodní události. Ovšem ve skutečnosti vlastně v takovém případě k zisku nedochází, dochází pouze ke změně ve struktuře majetku poškozeného.<sup>30</sup> Jmění jako takové by se při prodeji nerozšířilo, ale zůstalo by stejné. Tak i Koziol uvádí, že neuchází žádný budoucí zisk, ale byla snížena současná tržní cena věci.<sup>31</sup> Nelze totiž dále přehlédnout, že ke snížení hodnoty věci, které podle převažujícího mínění představuje škodu, dochází již v okamžiku škodní události. Již v tento okamžik se totiž snižuje hodnota konkrétní věci a tím i majetku poškozeného. Pro závěr, že se jedná o skutečnou škodu, a nikoliv o ušlý zisk, svědčí i to, že náhrada obchodního znehodnocení náleží i v případě, kdy se vlastník rozhodne věc si ponechat – v takovém případě by pak ani eventuální ušlý zisk nemohl vzniknout. K názoru, že se jedná o skutečnou škodu, se lze tedy přiklonit i s ohledem na to, že poškozený nemusí věc dále prodat, aby mu vznikl nárok na náhradu obchodního znehodnocení; ten vzniká již v okamžiku poškození věci.<sup>32</sup>

Na závěr této části je vhodné ještě uvést, že BGH dále (správně) rozlišuje mezi obchodním znehodnocením a znehodnocením technickým.

*„Technické znehodnocení je dáno, pokud po proběhlé opravě vozidla existují ,objektivně vnímatelné nedostatky‘, které se nedají odstranit nebo při vybraném způsobu opravy byly nevyhnutelné. Tyto ,technické vady‘ musí ovlivňovat použitelnost, bezpečnost, životnost nebo vnější vzhled vozidla způsobem, který nepříznivě ovlivňuje jeho hodnotu.“<sup>33</sup>*

Naproti tomu obchodní znehodnocení se netýká již zjištěných vad, které jsou zohledněny v oblasti technického znehodnocení, nýbrž se týká podezření ze skrytých nedostatků, které se mohou projevit v následujícím období a snižují prodejní hodnotu vozu.<sup>34</sup> Oba nároky je přitom možné uplatnit vedle sebe.<sup>35</sup>

### III. Přiznat náhradu obchodního znehodnocení, či nikoliv?

Jak z předchozího textu vyplývá, ne vždy panovala shoda v názoru, zda náhradu za obchodní znehodnocení přiznávat, či nikoliv, a pokud ano, za jaké situace (viz níže). Jak již bylo uvedeno, české soudy náhradu za obchodní znehodnocení až do r. 2017 obecně nepřiznávaly. Stejný judikaturní obrat, který poté nastal u nás, lze zaznamenat i v Polsku, kde tamní Nejvyšší soud své předešlé rozhodnutí z r. 1971, které se k obchodnímu znehodnocení stavělo negativně, odmítl s tím, že bylo učiněno v době centrálně řízené ekonomiky a vadného trhu.<sup>36</sup> Rovněž německá judikatura se původně stavěla k obchodnímu znehodnocení odmítavě. Nakonec BGH přijal obchodní znehodnocení mimo jiné i s odůvodněním, že pokud by tak nebylo učiněno a náhrada obchodního znehodnocení by se neposkytovala, jednalo by se o anomálii z rámce obecného deliktního práva.<sup>37</sup>

Český ÚS při řešení dané otázky argumentuje především principem úplného odškodnění zásahu do práv.

*„Ustanovení o rozsahu náhrady škody mají být vykládána extenzivním způsobem, který zahrnuje všechny ostatní náklady, kterým byl poškozený vystaven v příčinné souvislosti s protiprávním jednáním škůdce a škodou na věci vzniklou.“<sup>38</sup>*

S principem plného odškodnění souvisí rovněž argument, který se ve vztahu k obchodnímu znehodnocení často objevuje i v zahraničí:<sup>39</sup> Poškozený by měl být uveden do stejného stavu, ve kterém se nacházel před škodní událostí. BGH přímo uvádí, že finanční postavení poškozeného musí být takové, jako by se v jeho držení stále nacházela nepoškozená věc.<sup>40</sup> Dále ÚS uvedl, že klíčové je, aby věc přinášela vlastníkovi stejný užitek jako před škodní událostí. Užitek může spočívat nejen v užívání vozidla v rámci běžného provozu, ale i v tom, že se vlastník kdykoliv může rozhodnout vůz pronajmout nebo prodat. Pokud pak dojde pouze k obnovení funkční hodnoty, a nikoliv i hodnoty tržní, nepřináší věc svému vlastníkovi stejný užitek, a škoda na věci tudíž není plně nahrazena.<sup>41</sup>

Vedle jednotlivých národních úprav dnes počítají s náhradou obchodního znehodnocení rovněž modelové návrhy PETL<sup>42</sup> a DCFR.<sup>43</sup>

Další, neméně problematická je otázka, za jakých okolností obchodní znehodnocení nahradit. Konkrétně zda pouze v případě, že poškozený automobil (či jinou věc) prodá, nebo i v případě, že se rozhodne si věc ponechat a nadále ji užívá. Český NS dříve

vyžadoval, aby poškozený věc prodal.<sup>44</sup> Stejný názor dnes zastává F. Melzer, který za přesvědčivější považuje názor, že obchodní znehodnocení se nahrazuje jen v případě, že se skutečně projeví při prodeji vozu.<sup>45</sup>

Tento názor dle mého nelze považovat za správný, protože dostatečně nebere v potaz jeden ze základních důvodů, proč je náhrada obchodního znehodnocení přiznávána, resp. přehlíží skutečnou podstatu tohoto institutu. Obchodní znehodnocení totiž ve skutečnosti spočívá v riziku výskytu nezjištěných nedostatků, které mají původ ve škodní události, ale během opravy nebyly odhaleny, resp. vad pocházejících přímo z opravy a větší náchylnost k poškození. Náhrada obchodního znehodnocení má směřovat právě k náhradě rizika těchto potenciálních nedostatků, protože v řadě případů bude obtížně prokazatelná příčinná souvislost se škodní událostí. Nemůže potom záležet na tom, zda poškozený vůz prodal, či nikoliv. V případě, že vůz neprodal, totiž nepřechází toto riziko na kupujícího, ale poškozený je nese sám.

Na to konec konců poukazuje emeritní soudce BGH von Gerlach, který uvádí, že

*„vlastní zdůvodnění obchodního znehodnocení leží v tom, že i po provedené opravě má poškozený vozidlo, u kterého setrvává zvýšené nebezpečí budoucích škod. V tom spočívá samotná škoda, pro kterou – celkem správně – zvolil označení: znehodnocení, které má svou příčinu v potenciálně zvýšené náchylnosti k poškození.“<sup>46</sup>*

Rovněž výstižně Schiemann konstatuje, že spatřuje-li člověk jeho důvod v tom, že závažná nehoda může vést k pozdějším následkům, jejichž souvislost s nehodou se více nedá prokázat, tak zasahuje také toho vlastníka, který si vůz ponechá.<sup>47</sup>

Lze dále uvažovat, že pokud totiž obchodní znehodnocení představuje částku, za kterou je průměrný kupující schopen nést riziko případných skrytých nedostatků, *de facto* mu tak srážka z ceny poskytuje jeho náhradu. Pokud pak toto riziko nese dále vlastník, měla by náhrada za ně příslušet jemu.

Tak i v Rakousku<sup>48</sup> soudní praxe přijímá názor, že poškozený má nárok na náhradu obchodního znehodnocení bez ohledu na to, jak s danou věcí naloží. Věc může prodal nebo si ji ponechat a nadále sám používat. Stejný názor zastává i judikatura v Německu s odůvodněním, že pokud se poškozený rozhodne věc dále užívat, spokojí se s užíváním věci méně hodnotné.<sup>49</sup>

Stejně tak se v německé dogmatice uznává, že nárok na náhradu obchodního znehodnocení vzniká bez ohledu na to, zda poškozený věc opravil, či nikoliv, popř. zda si vůbec nechal nahradit pro to potřebné náklady.<sup>50</sup> V Rakouské judikatuře byl původně

přijímán stejný názor,<sup>51</sup> nicméně v důsledku rozhodnutí OGH z r.1984 došlo k tzv. „Koperníkovskému obratu“.<sup>52</sup> Pokud tedy vlastník vůz neopraví, nenáleží mu žádné fiktivní znehodnocení.<sup>53</sup> OGH ve zmíněném rozhodnutí uvedl, že obohacení poškozeného by nastalo v případě, když by poškozený vůz v neopraveném stavu prodal, a vedle takto dosaženého zisku by ještě obdržel v plné výši fiktivní náklady na opravu a náhradu za fiktivní znehodnocení, a to tím, že by dohromady dostal peněžní obnos, který odpovídá nové ceně, ačkoliv na voze díky jeho stáří a počtu najetých kilometrů nastala oproti nové ceně značná ztráta hodnoty. Přisouzení fiktivních nákladů na opravu a znehodnocení by proto v takovém případě bylo neslučitelné s principy deliktivního práva. To je také v souladu s ustálenou judikaturou, která u škůdce považuje za hranici náhrady věcné škody časovou hodnotu.<sup>54</sup>

Reischauer proti tomu namítá, že věci neuškodí, pokud budou fiktivní náklady na opravu i fiktivní obchodní znehodnocení přiznávány, ale nanejvýše v rozdílu mezi časovou hodnotou poškozené a nepoškozené věci. Teoreticky správnějším pojetím je ale dle mého názoru přiznat právě tuto náhradu – tedy rozdíl v obvyklé ceně poškozené a nepoškozené věci, protože právě to je skutečná škoda, která v daném případě existuje. Nadto jedním z pojmových znaků obchodního znehodnocení je, že věc má nižší cenu právě po opravě. Obchodní znehodnocení by se nemohlo projevit ani jako srážka z ceny na trhu; ta se však nemusí projevit nikdy vzhledem k tomu, že vlastník si může věc ponechat. Ovšem pokud věc není opravena, nelze náhradu obchodního znehodnocení odůvodnit ani tím, že bude sloužit jako náhrada rizika skrytých závad přehlédnutých při opravě, vad způsobených opravou nebo náhrada větší náchylnosti ke škodě, když právě tyto skutečnosti s opravou počítají.<sup>55</sup>

#### **IV. Hranice obchodního znehodnocení u osobních automobilů**

Ačkoliv obecně lze konstatovat, že při poškození věci je třeba nahradit i její obchodní znehodnocení, objevily se v německé a rakouské judikatuře z tohoto obecného pravidla specifické výjimky u motorových vozidel. Jedná se o případy, kdy v důsledku různých okolností (na straně věci nebo škodní události) nárok na náhradu obchodního znehodnocení vůbec nevznikne. Dle mého názoru bude možné řadu závěrů v této části analogicky užít i ve vztahu k jiným věcem, u kterých obchodní znehodnocení nastává.

Prvně se jedná o některé vlastnosti vozu, díky kterým škodní událost nevede ke snížení jeho hodnoty. Jde především o stáří vozu a počet najetých kilometrů; věc totiž přirozeně plynutím času ztrácí svoji hodnotu. Později pak dochází k takovému bodu, kdy skutečnost, že věc byla poškozena, na hodnotu věci nemá žádný vliv. Existuje tedy přímý vztah mezi obchodním znehodnocením a stářím věci. Pokud je nabourán nový vůz, obchodní znehodnocení bude podstatně vyšší než u identického modelu, který je starý několik let.



Může pak nastat situace, že vůz je natolik starý, že skutečnost jeho poškození nehraje při stanovení jeho ceny na trhu žádnou roli a obchodní znehodnocení se rovná nule. Za této situace nemůže být obchodní znehodnocení nahrazeno, protože neexistuje. Vedle stáří automobilu (tedy doby, která uplynula od jeho výroby, resp. doby, po jakou je provozován) byl uznáván další faktor, který značně hodnotu vozu (a tím i případné obchodní znehodnocení) snižuje, a tím je počet najetých kilometrů. U vozu s vysokým nájezdem kilometrů nedochází ke snížení jeho tržní hodnoty v důsledku faktu, že byl havarován.

Otázkou je, jak mají být tyto hranice stanoveny, resp. zda vůbec je potřeba jejich obecné stanovení. Starší německá judikatura zastávala názor, že nárok na náhradu obchodního znehodnocení nevzniká při poškození osobního vozu staršího pěti let nebo vozu s nájezdem přes 100 000 km.<sup>56</sup> Akceptovala ovšem překročení dané hranice ve výjimečných případech.<sup>57</sup> Rovněž vyšší byla tato hranice shledána u nákladních vozů s ohledem na větší možný nájezd kilometrů.<sup>58,59</sup> Nicméně i zde bylo možné se setkat s názory, že obchodní znehodnocení vzniká i u osobních automobilů starších pěti let nebo s nájezdem větším než 100 000 km. Argumentováno bylo tím, že vývoj výrobních technologií v posledních letech vedl k tomu, že životnost vozu není vyčerpána po pěti letech a často dosahuje nájezdu přes 200 000 km.<sup>60</sup> Sám BGH poukázal na relativnost této hranice s ohledem na běh času, kdy hranice se může změnit s ohledem na technický vývoj a vzrůstající životnost vozů (např. delší životnost motorů, plné pozinkování karoserie).<sup>61</sup> Jeho názor lze považovat za směrodatný; každý případ bude nutné posuzovat individuálně a soud bude muset řešit otázku, zda je stáří vozu, popř. počet najetých kilometrů natolik vysoký, že cenu vozu dále nesnižuje skutečnost, že byl havarován.

Uvedené hranice navíc nemusí přesvědčovat ani v kontextu pojetí obchodního znehodnocení jako zvýšeného rizika spojeného s poškozenou věcí. I po překročení uvedených hranic může totiž u věci k takovému zvýšenému riziku dojít. Argumentovat lze ovšem tím, že při takto vysokých hranicích již případné poškození s ohledem na stav automobilu k nárůstu rizika nevede, a dále tím, že trh, který zde slouží jako měřítko po překročení vysokých hranic, na fakt, že vůz byl poškozen, nijak nereaguje, a tudíž se nejedná o nahraditelnou újmu. U poškozeného vozu totiž zpravidla objektivně žádné snížení hodnoty nenastává, když trh při stanovení ceny nebezpečí vyšší náchylnosti k poškození nevyhodnotí jako měřitelné.<sup>62</sup> K tomu bude ale zpravidla nutné vést znalecké dokazování.

Za další důležitý faktor snižující hodnotu vozu a tím pádem i výši případného obchodního znehodnocení bývá považován počet vlastníků vozu, popř. počet předchozích nehod, které u vozu nastaly.<sup>63</sup>

Na druhé straně bývá rozhodující okolností povaha nehody, resp. povaha jejích následků. V literatuře se objevuje názor, že nárok na obchodní znehodnocení nevzniká u tzv. bagatelních škod (*Bagatelschäden*). Bagatelními škodami jsou škody, kdy náklady na opravu nepřekročí 10 % částky, kterou je nutné vynaložit na získání ekonomicky stejně hodnotného vozu u seriózního obchodníka (tzv. *Wiederbeschaffungswert*).<sup>64</sup> Lze se ale setkat rovněž s kritikou této koncepce, podle které se nesmí daná hranice brát takto vzorově. Spíše je třeba zvažovat všechny okolnosti konkrétního případu.<sup>65</sup> Dále se obchodní znehodnocení nemá nahrazovat u tzv. „*Blechschäden*“, tedy prostého poškození plechů.<sup>66</sup> Uvedené dvě výjimky pramení z toho, že německá judikatura vyžaduje, aby poškození vozu bylo podstatné.<sup>67</sup> Vhodnější než nastavit určité pevné hranice je však vždy zkoumat, zda v daném případě došlo k podstatnému poškození, a v případě, že ne, náhradu obchodního znehodnocení neposkytnout. Podstatné poškození je pak takové, když kvůli jeho druhu a rozsahu nemůže být vyloučeno nebezpečí zvýšené náchylnosti ke škodám a riziko skrytých poškození nebo vad opravy.<sup>68</sup>

Z uvedeného vyplývá, že od rigidních hranic (především počtu kilometrů a stáří) se v současné době spíše ustupuje. Přesto však lze dle mého názoru stanovit jedno omezující kritérium, při jehož nastoupení by měla být náhrada obchodního znehodnocení vždy odmítnuta – měly by jím být situace, kdy dojde k totální škodě. V takovém případě je totiž počítáno s tím, že vlastník si pořídí jinou věc, kdy ta poškozená již není schopna sloužit svému účelu. Obchodní znehodnocení, pojímáno jako srážka z ceny nebo nebezpečí s věcí spojené, se pak již u dané věci nemůže projevit. Není tedy co nahrazovat. U takové věci tedy skutečnost, že byla poškozena, nemůže již v rámci obchodního znehodnocení hrát žádnou roli. Ostatně budeme-li vycházet z toho, že v takovém případě vlastník již věc nenechá opravit (ať již z technických nebo hospodářských důvodů), uplatní se závěr učiněný výše, že podmínkou pro náhradu obchodního znehodnocení je oprava věci.

Poněkud zvláštní okolností spočívající na straně poškozené věci, která může obchodní znehodnocení omezit nebo dokonce i vyloučit, je silná poptávka po určitém typu vozidla (např. Ferrari).<sup>69</sup> Na druhou stranu učiněný závěr neplatí paušálně pro všechny vozy luxusních značek. V případě vzácných sběratelských automobilů mají kupující, pokud jde o jejich stav, obzvlášť vysoká očekávání. V těchto případech (rovněž např. u sportovních vozidel značek Ferrari, Porsche, Lamborghini apod.) tak může být obchodní znehodnocení ještě vyšší.<sup>70</sup> Uvedené by se mělo uplatnit i u veteránů, kde, obecně vzato, vyšší hodnotu má kus v původním stavu než ten, kde určité součásti jsou nahrazeny – např. z důvodu nehody. Obchodní znehodnocení se tu pak odvíjí od jiné skutečnosti než obecně, protože hodnota vozu není snížena kvůli riziku skrytých nedostatků nebo vyšší náchylnosti, ale proto, že vůz není zachován v originálním stavu.<sup>71</sup>

## V. Obohacení poškozeného

Je-li účelem náhrady obchodního znehodnocení nahradit poškozenému újmu spočívající primárně v riziku spjatém s věcí, které se na trhu promítá jako snížení její ceny, může vzniknout problém, pokud poškozený nakonec vůz prodá za cenu nehavarovaného vozu. Je totiž otázkou, zda na jeho straně nedochází k obohacení v případě, že je mu zároveň poskytnuta náhrada obchodního znehodnocení. Je mu totiž nahrazen rozdíl v ceně, který se mu dostane i prostřednictvím ceny, za kterou vůz prodá.

BGH již dříve uvedl, že v případě obchodního znehodnocení k bezdůvodnému obohacení poškozeného nedochází s ohledem na to, že poškozený se spokojí s užíváním méně hodnotné věci.<sup>72</sup> Tento názor ale platí pouze v případě, že poškozený věc dále užívá. Nelze se s ním tedy automaticky spokojit v případě, o kterém pojednává předchozí odstavec.

V Rakousku a Německu je daná otázka řešena podle toho, zda je použita objektivně-abstraktní metoda stanovení škody, při které se k dalšímu vývoji na majetku poškozeného nepřihlíží (rozhodný je okamžik vzniku škody a rovněž se zaměřuje pouze na poškozenou věc), nebo metoda subjektivně-konkrétní, kdy jsou zkoumány konkrétní poměry poškozeného (a následný vývoj na jeho majetku). Nutno předeslat, že se zde podle mého mínění nejedná o klasický problém započtení prospěchu, protože nejde o prospěch, který by bezprostředně vycházel ze škodní události.<sup>73</sup>

Jak uvádí Koziol, objektivně-abstraktní metodou lze otázku obchodního znehodnocení, která při náhradě interese (škody) působí potíže, lehce vyřešit.<sup>74</sup> Uvedený problém by bylo tedy možné jednoduše vyřešit pomocí objektivně-abstraktní metody stanovení škody, při které by k následnému vývoji na majetku poškozeného nebylo přihlíženo, protože je zaměřena na okamžik poškození věci.

Problém ovšem spočívá v tom, že pokud by obchodní znehodnocení bylo chápáno tak, jak je pojímá Huber, nelze touto metodou samotné obchodní znehodnocení dle jeho názoru odůvodnit.<sup>75</sup> Jak bylo uvedeno, Koziol naproti tomu pojímá obchodní znehodnocení jako úbytek obvyklé ceny. V takovém případě je tedy možné obchodní znehodnocení nahradit za užití objektivně-abstraktní metody. Naopak uvádí, že při subjektivně-konkrétní metodě výpočtu vlastně obchodní znehodnocení ke snížení majetku nevede, pokud si vlastník vůz ponechá. Teprve v případě prodeje se újma skutečně projeví. Je tomu tak z toho důvodu, že při subjektivně-konkrétním výpočtu škody se přihlíží k dalšímu vývoji na majetku poškozeného. Pokud je pak vlastností obchodního znehodnocení, že postupně mizí, až se nakonec zcela vytratí, tak v případě, že vlastník vůz dále užívá až do okamžiku, kdy je již

úplně vymizelé, objeví se majetkový stav jako bez škodní události. Obchodní znehodnocení by v případě náhrady interese mohlo být nahrazeno pouze tehdy, když se skutečně projeví v majetkové sféře poškozeného a vede k trvalé škodě – tedy při zpeněžení vozu.<sup>76</sup>

Huber poukazuje na skutečnost, že tato úvaha by měla za následek, že u věci podléhající opotřebením by bylo vždy nutné odepřít ztrátu na ceně, neboť při dlouhodobém pozorování klesá cena každé takové věci na nulu, a to bez ohledu na to, zda u ní došlo k poškození a následné opravě, či nikoliv. S odkazem na Reindla navíc uvádí, že existence ztráty na majetku není závislá na peněžním úbytku.<sup>77</sup>

Z uvedeného vyplývá, že se jedná o poměrně složitý problém,<sup>78</sup> který se odvíjí nejen od toho, jak je samotné obchodní znehodnocení pojímáno, ale v návaznosti na to, jaká metoda stanovení je k jeho stanovení použita. Již výše bylo konstatováno, že osobně tíhnu k vymezení obchodního znehodnocení podle Hubera, a tedy i vymezení subjektivně-konkrétní metodou, která počítá i s eventuálním vývojem na majetku poškozeného. Problém může představovat, že do určité míry činí výši náhrady obchodního znehodnocení závislou na okolnostech, které se škodní událostí nesouvisejí a týkají se již pouhého samotného prodeje, např. na vyjednávací schopnosti vlastníka, různých akcích prodejce automobilů apod. Na druhou stranu je ale otázkou, zda lze po škůdci spravedlivě požadovat, aby hradil škodu, která již byla odstraněna následným počínáním poškozeného.

České soudy se výslovně nehlásí ani k jednomu z uvedených způsobů stanovení škody. Ačkoliv Melzer<sup>79</sup> s odkazem na některá rozhodnutí konstatuje, že české soudy tíhnou k objektivně-abstraktní metodě stanovení škody a jinde naopak k subjektivně-konkrétní metodě, nelze tento přístup zajisté považovat za konstantní nebo za zamýšlené přiklonění se k jedné nebo druhé metodě. Ani v české právní úpravě nelze vysledovat zcela jednotný přístup. Např. u § 2969 ObčZ, který náhradu vztahuje k době poškození a do jisté míry se tak podobá § 1332 ABGB, jenž v případě lehké nedbalosti vztahuje výši náhrady k okamžiku poškození, by stejně jako u něj bylo možné uvažovat spíše nad objektivně-abstraktní metodou.<sup>80</sup> Naopak z § 2894 odst. 1 ObčZ, který hovoří o náhradě újmy na jmění, by bylo možné usuzovat na metodu subjektivně-konkrétní.

Bude tedy zajímavé sledovat, jak se s případy, kdy vozidlo bude prodáno a snížení ceny se „neprojeví“, soudy naloží. Je totiž možné, že vyjdou ze starší judikatury, jejíž využití na tento případ není *a priori* vyloučeno. Uvádí se v ní, že

*„výši škody nelze činit závislou ani na tom, zda poškozený věc někomu daruje, prodá nebo vymění a za jakou cenu (protihodnotu), neboť i tyto okolnosti jsou nahodilé a bez souvislosti s příčinou vzniku škody“.*<sup>81</sup>

Sám ÚS totiž v rozhodnutí, kterým deklaroval existenci obchodního znehodnocení, uvedl, že tomuto závěru lze přiznat jistou relevanci.

Na zamyšlení je v tomto kontextu i problém nastíněný dále, že obchodní znehodnocení nelze zcela exaktně stanovit a znalec se často při jeho odhadu může mýlit. Je pak totiž možné, že obchodní znehodnocení se v jím stanovené výši při prodeji neprojevilo, protože vlastně nikdy neexistovalo, neboť znalec jeho výši nadhodnotil.

OGH rovněž při stanovení náhrady za obchodní znehodnocení ke skutečně dosažené ceně nepřihlíží, ačkoliv Koziol to kritizuje, že tak nesprávně činí za použití institutu vyrovnání prospěchu.<sup>82</sup> V rakouské judikatuře byl již řešen i problém obdobný – zda se výše náhrady škody snižuje o jiné částky, které utrží poškozený v souvislosti se škodní událostí. Konkrétně se jednalo o poplatek z uzavřené leasingové smlouvy. OGH uvedl, že se vypořádává pouze sám poškozený statek, a nikoliv celý majetek poškozeného. Prospěch, který v důsledku škodní události vznikl na jiném majetku poškozeného, nelze považovat za snížení škody (*Schadensmindernd*). Poškozený tedy vždy může žádat náhradu škody spočívající v objektivním snížení hodnoty věci. Je to správné i z pohledu škůdce, který způsobil škodu na věci svým protiprávním a zaviněným jednáním, a musí tak nést odpovědnost za objektivní snížení její hodnoty.<sup>83</sup>

Na druhé straně pak vzniká problém opačný, a to pokud při prodeji dosáhne poškozený za vůz nižší částky, než činí po nehodě cena obvyklá podle znaleckého posudku. Jinými slovy řečeno, obchodní znehodnocení se zdá vyšší, než uvedl znalec. Huber odkazuje na judikaturu OGH, podle které je odepřena náhrada „vyššího“ obchodního znehodnocení, protože to je stále vypočítáváno objektivně. Tento závěr pak dále podepírá argumentem Apathyho, že účelem práva na náhradu škody nemůže být zbavit poškozeného rizika, že nedosáhne obvyklé ceny prodávané věci. Ovšem vzápětí uvádí, že bez škodní události by se poškozený v dané situaci vůbec neocítl.<sup>84</sup> K tomu pak dále přistupuje problém uvedený v předchozím odstavci, že znalec mohl stanovit obchodní znehodnocení nepřesně.<sup>85</sup> V důsledku toho pak zřejmě nejzásadnějším důvodem, proč mohlo být dosaženo nižší ceny, je již zmiňovaný úbytek ceny v průběhu času. Je tedy na uvážení, zda nižší cena nebyla způsobena následkem stárnutí. Tuto nevýhodu pak nese poškozený, když pozdější prodej se zakládá na jeho svobodném volném rozhodnutí.<sup>86</sup> Uvedené důvody jsou dle mého názoru dostatečné k odmítnutí dodatečné náhrady obchodního znehodnocení. Pokud poškozený prokáže, že v daném případě při prodeji postupoval s řádnou péčí, a přesto dosáhl méně, než mělo obchodní znehodnocení činit, lze na druhou stranu uvažovat, zda mu nepřiznat dodatečně náhradu s ohledem na možné pochybení znalce.

## VI. Věci, u kterých obchodní znehodnocení nastává

O obchodním znehodnocení se sice primárně hovoří v souvislosti s osobními automobily, je však možné i u nákladních a jiných užitkových vozidel, motocyklů nebo jízdních kol.<sup>87</sup> V zahraniční judikatuře bylo rovněž potvrzeno obchodní znehodnocení u nemovitostí,<sup>88</sup> s čímž nelze než souhlasit. Pokud kupř. dojde u nemovitosti k jejímu částečnému požáru, je zřejmé, že již v důsledku této skutečnosti, byť dojde k její opravě, bude mít na trhu nižší hodnotu než jiná obdobná nemovitost. Dalším příkladem může být vyplavení nemovitosti při prasknutí potrubí a s tím spojený eventuální strach z plísní. V případě samotného pozemku pak kontaminace půdy.<sup>89</sup> V německé judikatuře bylo dále obchodní znehodnocení potvrzeno u restaurovaných obrazů nebo hudebních nástrojů.<sup>90</sup>

Obecně lze o obchodním znehodnocení uvažovat u každé věci, u které má skutečnost, že byla poškozena, za následek snížení její ceny na trhu. Nicméně sporně je řešena otázka existence obchodního znehodnocení u věcí, pro které žádný trh neexistuje. Např. Grüneberg uvádí, že podstatné je, aby pro danou věc existoval trh, na kterém se obchodní znehodnocení projeví.<sup>91</sup> Naproti tomu Oetker dovozuje, že náhradu obchodního znehodnocení je třeba přiznat i u užitkových vozů, ačkoliv pro ně často neexistuje žádný trh, na kterém by mohla škoda ve formě nižšího zisku vyplynout. To totiž nemění nic na tom, že jako nedostatek u nich nastává riziko budoucích škod, jenže riziko nese poškozený sám, namísto aby je přesunul na kupujícího.<sup>92</sup> Koresponduje to i s výše uvedeným názorem von Gerlacha, ke kterému se přiklání Huber, že zdůvodnění obchodního znehodnocení spočívá v možnosti skrytých nedostatků a potenciálně zvýšené náchylnosti k poškození. Skutečnost, že je stanoveno jako srážka z ceny, která by byla poskytnuta potenciálnímu kupujícímu, není nic víc než metoda ocenění tohoto rizika.<sup>93</sup>

Schiemann pak trefně uvádí, že pokud BGH ve svém základním rozhodnutí<sup>94</sup> zdůrazňuje hledisko „větší náchylnosti ke škodám u havarovaných aut“ jako rozhodující důvod pro odškodnění obchodního znehodnocení, musí být v důsledku toho nahrazeno obchodní znehodnocení i u nikoliv na trhu běžně obchodovaných vozidel.<sup>95</sup> Výstižně shrnuje, že pokud člověk nahlíží na obchodní znehodnocení pouze jako na projev neodůvodněných obav trhu z nedostatků, je obchodní znehodnocení u vozidel bez trhu popřeno.<sup>96</sup> Podle mého názoru se jako více odpovídající zásadám spravedlnosti jeví, aby v případě, pokud poškozená věc nadále zůstává vlastníkovi, protože s ní není běžně obchodováno, nebyl tento znevýhodněn oproti situaci, kdy ji může prodat. Společně s věcí mu totiž zůstává riziko skrytých poškození nebo vad, popř. větší náchylnosti k poškození, které by mu mělo být kompenzováno. Problém s neexistencí trhu při stanovování výše škody lze řešit pomocí trhu se srovnatelným zbožím, který může sloužit přinejmenším jako orientační pomůcka.<sup>97</sup> Lze tedy učinit závěr, že obchodní znehodnocení je myslitelné u každé věci, pro kterou je, na základě její povahy, typická možnost zvýšené náchylnosti ke škodám, obava skrytých poškození nebo vad, významná pro její další užívání.<sup>98</sup>

## VII. Stanovení výše obchodního znehodnocení

Při stanovení výše obchodního znehodnocení se vychází z rozdílu mezi cenou věci bez poškození a po něm. Zkoumá se tedy stav před škodní událostí a po ní. Jak bylo uvedeno výše, vychází se ze subjektivně-konkrétní metody stanovení škody, poškozený musí být v takovém postavení, jako by ke škodní události nedošlo.

První problém může představovat okamžik, k jakému obchodní znehodnocení počítat. V úvahu připadá několik časových momentů. Zaprvé přímo okamžik škodní události, dále pak některý z okamžiků v průběhu řízení, které se o náhradě obchodního znehodnocení vede, okamžik, kdy je vůz opraven a může být znovu uveden do provozu, a posledně pak okamžik prodeje vozu. Německá judikatura za rozhodný okamžik považuje dokončení opravy (resp. uvedení věci do provozu). V případě, ve kterém BGH k tomuto závěru dospěl, bylo původně rozhodnuto, že okamžikem, ke kterému je třeba výši obchodního znehodnocení stanovit, je poslední ústní jednání v řízení o náhradu škody. Tento názor byl ze strany BGH odmítnut s poukazem na to, že obchodní znehodnocení spolu se stářím vozu postupně klesá. Pokud by byl jako okamžik rozhodující pro stanovení výše obchodního znehodnocení stanoven okamžik zaplacení náhrady nebo okamžik posledního ústního jednání, byl by škůdce *de facto* „odměněn“ za pozdní poskytnutí náhrady. Prakticky by škůdce byl podněcován k průtahům s jeho plněním.<sup>99</sup>

Uvedené rozhodnutí je mimo jiné důležité i proto, že BGH zde poukázal na jeden z důvodů, proč stanovení okamžiku, ke kterému je výše obchodního znehodnocení určována, hraje důležitou roli. Tím je skutečnost, že obchodní znehodnocení postupně mizí. Nejedná se ale o důvod jediný. Dalším je, že při odsunutí na pozdější okamžik se může mezitím změnit situace na trhu. U nemovitostí jsou představitelné další závažné změny, a sice, že pozemek mezitím ztratí svoji povahu jako stavební pozemek.<sup>100</sup>

V Rakousku je v důsledku skutečnosti, že obchodní znehodnocení je považováno za projev objektivně-abstraktního stanovení škody, stanoveno k okamžiku škodní události podle § 1332 ABGB.<sup>101</sup>

Vzhledem k tomu, že v současné české judikatuře je obchodní znehodnocení pojímáno jako skutečná škoda (nikoliv ušlý zisk), bude při jeho stanovení nutné vycházet z jednoznačné dikce § 2969 ObčZ. Ten stanoví, že při určení výše škody na věci se vychází z její obvyklé ceny v době poškození. Proto bude nutné zkoumat rozdíl v hodnotě věci v okamžiku, kdy došlo k jejímu poškození.<sup>102</sup> Ačkoliv tento závěr nemusí platit bezvýhradně díky rozhodnutí NS z r. 2003,<sup>103</sup> které, byť učiněné za předchozího občanského zákoníku, bude zřejmě poplatné i v poměrech občanského zákoníku

současného; vzhledem k tomu, že obchodní znehodnocení postupně mizí, lze považovat dobu poškození věci za okamžik pro poškozeného nejvýhodnější. Rozpor s dobrými mravy na straně poškozeného tak bude většinou vyloučen.<sup>104</sup>

Jednu z nejpodstatnějších otázek pro praxi dále představuje určení způsobu, jakým má být obchodní znehodnocení v konkrétním případě stanoveno. Pokud bude o náhradě probíhat soudní řízení, bude obchodní znehodnocení a jeho výše předmětem důkazního řízení. Vzhledem k tomu, že se jedná o skutečnost, k jejímuž posouzení nebude mít soud odborné znalosti, nabízí se mu volba ze dvou možností, a to odborného vyjádření nebo znaleckého posudku. **Občanský soudní řád** preferuje odborná vyjádření před znaleckými posudky (§ 127 OSŘ), přesto je však nutné klonit se spíše k variantě znaleckého posudku. Po novele provedené zákonem č. 218/2011 Sb. je totiž explicitně stanoveno, že odborné vyjádření si soud má vyžádat od orgánu veřejné moci. V současné době však zřejmě neexistuje orgán veřejné moci, který by byl schopen takové odborné vyjádření poskytnout. Lze se setkat s názorem některých autorů,<sup>105</sup> kteří v kontextu s odborným vyjádřením odkazují na § 125 OSŘ, podle kterého mohou za důkaz sloužit všechny prostředky, kterými lze objasnit stav věci. Nahlíženo touto optikou by jako důkazní prostředek mohlo být použito jiné vyjádření než jen orgánu veřejné moci;<sup>106</sup> poskytnout by je mohl např. podnikatel, jehož předmětem podnikání je právě prodej ojetých automobilů (popř. jiných věcí). Otázkou ale vždy bude, zda tato osoba bude disponovat dostatečnými informacemi a znalostmi celostátního trhu, aby byla schopna obchodní znehodnocení objektivně stanovit,<sup>107</sup> a zda vůbec bude disponovat takovými odbornými znalostmi, aby mohla vzít v potaz všechny okolnosti důležité pro stanovení obchodního znehodnocení. Nelze ale do budoucna vyloučit, že některé soudy se spokojí i s takto stanoveným obchodním znehodnocením.

V praxi bude snaha velkou část případů vypořádat mimosoudní cestou, škoda bude hrazena pojišťovnou v rámci tzv. povinného ručení. Požadovat v každém případě složité zkoumání vozu znalcem by se mohlo zdát nevhodné. V německé praxi se pro usnadnění vyvinuly různé metody výpočtu (někdy označované jako „tabulkové“). Jsou určeny soudu, který na jejich základě může stanovit výši obchodního znehodnocení, k čemuž mu dává pravomoc § 287 ZPO. Obecně uznávaná metoda výpočtu ovšem neexistuje.<sup>108</sup> Pro osobní motorová vozidla se užívá zpravidla metoda *Ruhkopf a Sahm*,<sup>109</sup> podle níž obchodní znehodnocení odpovídá součtu částky, kterou by poškozený musel vynaložit na obstarání stejného vozu a nákladů na opravu, a násobku  $Xr/100$ . Konstanta  $Xr$  se získává z následující tabulky:<sup>110</sup>

100 * náklady na opravu/náklady na obstarání téhož vozu (reprodukční hodnoty)			
stáří vozu	10–30%	31–60%	61–90%
1. rok registrace (12 měsíců)	5	6	7
2. rok registrace (24 měsíců)	4	5	6



od 3. roku registrace (>25 měsíců)	3	4	5
------------------------------------	---	---	---

Výpočet lze uvést na příkladu: Náklady na opravu činí 100 000 Kč, částka, za kterou lze sehnat tentýž vůz, je 400 000 Kč. Stáří vozu je 26 měsíců, Xr v tomto případě bude rovno 3. Obchodní znehodnocení bude 15 000 Kč ( $100\,000 + 400\,000 \times 3/100$ ). Pro usnadnění získání výchozí ceny automobilu jsou v Německu vedeny seznamy, do kterých jsou ceny zaznamenávány. Jedná se především o *Schwacke-Liste*<sup>111</sup> a *DAT-Liste*.<sup>112</sup>

Je zřejmé, že se jistě nejedná o přesné stanovení obchodního znehodnocení,<sup>113</sup> proto takový výpočet nemůže být soudem automaticky převzat, ale musí být podroben jeho přezkoumání. Znehodnocení totiž může být odlišné u dvou vozů se stejnými náklady na obstarání téhož vozu a stejnou výší nákladů na opravu z důvodu rozdílné dopravní nehody, jiného způsobu opravy nebo odlišného typu vozu.<sup>114</sup> Důležitou roli může hrát např. to, jaké části vozu byly poškozeny. Tabulkový výpočet by měl tedy sloužit pouze jako základ pro úvahu soudu. Soud také samozřejmě může ustanovit znalce za účelem stanovení obchodního znehodnocení; např. u luxusních vozů by měl dokonce mít vždy před tabulkovými výpočty přednost znalec, který vůz prohlédl.<sup>115</sup> Vyloučeno je pak užití těchto metod na užitková vozidla.<sup>116</sup>

Daleko sofistikovanější<sup>117</sup> metoda výpočtu, než je metoda *Ruhkopf-Sahm*, je v současné době užívána v Rakousku. Jedná se o tzv. *Salcburskou formuli*, která nahradila *Sacher-Vielkeho* metodu výpočtu a metodu výpočtu asociace pojišťoven. Pracuje s několika moduly, kdy v rámci každého je zkoumána určitá skutečnost významná pro obchodní znehodnocení a v rámci tohoto modulu je většinou ohodnocena v rozmezí 0 až 1. V prvním modulu je ohodnocena závažnost poškození, a to podle toho, jaké části vozu byly zasaženy. V rámci druhého modulu se řeší typ užívání daného motorového vozidla, tedy zda sloužil k soukromému užívání, nebo k podnikatelským účelům. Třetím, doplňujícím faktorem jsou podmínky, za jakých je vůz používán (např. šetrné zacházení, nebo naopak jízda pouze na krátké vzdálenosti). Čtvrtým faktorem je závažnost škod, která se odvíjí od poměru mezi náklady na opravu a reprodukční hodnotou. Dalším faktorem je tzv. „faktor spojovacích technologií“, kdy u některých nových technologií používaných při opravách (např. nýtování) je riziko, že ačkoliv je oprava provedena bezchybně, stopy po ní zůstávají, což pak může vést ke zvýšení obchodního znehodnocení. Zbýlými dvěma moduly je stáří a počet najetých kilometrů. Obchodní znehodnocení se pak vypočítá jako součin čísel stanovených uvnitř jednotlivých modulů a 16% podílu tržní hodnoty.<sup>118</sup> Tržní hodnota má být získávána z aplikace *Autopreisspiegel*.<sup>119</sup>

Nastoupit pak mohou ještě dva faktory, které mohou zásadně redukovat částku vypočítaného obchodního znehodnocení. Jsou jimi počet vlastníků, kdy výsledná částka obchodního znehodnocení je krácena podle toho, o kolikátého majitele vozu v pořadí se jedná,<sup>120</sup> a dále předchozí poškození vozu, kdy kritériem pro redukcí výsledné částky je to, zda rozsah předešlého poškození je znám, či není. Modernost *Salcburské formule* se projevuje i v tom, že nemá žádné fixní hranice ohledně stáří vozidla nebo nájezdu kilometrů, nahrazuje je tzv. *tržní hranice opotřebení*. Odvíjí se od vztahu reprodukční a nové ceny, kdy kvocient musí představovat alespoň 0,4, aby bylo možné o přiznání náhrady obchodního znehodnocení uvažovat.

Stejně ale jako v Německu je částka vypočítaná pomocí *Salcburské formule* chápána jako určitý podklad, zde ovšem pro znalce, který má výslednou hodnotu přezkoumat na základě svých odborných znalostí a popř. upravit.<sup>121</sup> *Salcburská formule* byla přizpůsobena i do formy použitelné pro motocykly.<sup>122</sup>

V německé literatuře je však v souvislosti se znaleckým oceňováním poukazováno na problém, který do značné míry podryvá autoritu znaleckých posudků. V případě stejného vozu bylo obchodní znehodnocení odhadnuto 80 znalci v rozmezí částky 400 až 2500 DM.<sup>123</sup> To je samozřejmě způsobeno tím, že obchodní znehodnocení nelze nikdy zcela exaktně změřit. Stejný problém lze očekávat i v českém právním prostředí, a to i s ohledem na fakt, že se jedná o nový institut; lze tedy čekat rozkolísanost praxe jednotlivých znalců. Určitou nápomocí by mohlo být vytvoření podobné databáze rozhodnutí, jako se stalo v případě nemajetkové újmy,<sup>124</sup> jež by mohla přispět k jejímu sjednocení.

V českém právním řádu bude dle mého názoru třeba vždy vycházet ze znaleckého posudku,<sup>125</sup> a to i při vědomí výše uvedeného (jistá nepřesnost posudku). Stále se totiž jedná o nejodbornější stanovení, ze kterého může soud při určení výše obchodního znehodnocení vycházet. Naopak za současného stavu nebude možné, aby jeho výši určoval soud, podobně jako tomu je v Německu, kde pro to má oporu v § 287 ZPO. Právě skutečnost, že výše obchodního znehodnocení může být stanovena (byť nikdy ne zcela přesně) znaleckým posudkem, by měla vylučovat aplikaci **§ 136 OSŘ**. Kde však soud již musí vyvinout aktivitu, je při zkoumání znaleckého posudku, a to nikoliv po jeho odborné stránce, ale ohledně toho,

*„zda závěry posudku jsou náležitě odůvodněny, zda jsou podloženy obsahem nálezu, zda bylo přihlédnuto ke všem skutečnostem, s nimiž se bylo třeba vypořádat, zda závěry posudku nejsou v rozporu s výsledky ostatních důkazů a zda odůvodnění znaleckého posudku odpovídá pravidlům logického myšlení“.*<sup>126</sup>

I znalecký posudek je totiž důkazem, který podléhá hodnocení podle § 132 OSŘ, a jeho závěry nemohou být soudem mechanicky přebírány.<sup>127</sup> Soud bude muset tedy především u osobních automobilů zkoumat např. to, zda znalec vzal dostatečně v potaz, jaké části vozu byly zasaženy. Ostatně určitým návodem zde soudu mohou být kritéria užitá v Salcburské formuli, která názorně ukazují, jaké faktory mají vliv na výši obchodního znehodnocení.

Uvedené dále otevírá otázku, z jaké ceny věci se má při stanovení obchodního znehodnocení vycházet. Ustanovení § 2969 ObčZ hovoří o ceně obvyklé, jíž se podle judikatury rozumí

*„cena, za kterou lze v daném místě a čase pořídit náhradní věc stejných kvalit“.*<sup>128</sup>

Jedná se tedy v podstatě o prodejní cenu v daném místě a čase.

Jak bylo výše uvedeno, v Německu se vychází z tzv. reprodukční hodnoty (prodejní cena). V rakouské literatuře se však lze setkat se zajímavou polemikou s tímto názorem. Jejím výsledkem je, že výchozí hodnotu, ze které by se mělo vycházet, představuje průměr mezi reprodukční cenou a výkupní cenou prodejce. Samotnou reprodukční cenu nelze považovat za výchozí, a to z následujícího důvodu. Účelem užití reprodukční hodnoty je totiž to, aby si poškozený mohl obstarat stejnou věc, jako je věc zničená. To je ale poplatné pouze v případě, že dojde k totální škodě. Pokud k totální škodě nedojde, účel náhrady je jiný, a to zajistit, aby byla kompenzována ztráta spočívající v tom, že poškozený neutří stejnou částku jako za věc nepoškozenou. V konečném součtu by měl být poškozený v takovém postavení, jako by prodal věc nepoškozenou. Vycházet by se mělo nikoliv z reprodukční ceny, ale ceny prodejní (ceny, za kterou by poškozený věc prodal – pozn. aut.), protože jinak by byl poškozený neoprávněně obohacen.<sup>129</sup>

*Avšak „vzhledem k tomu, že nezáleží na tom, zda bylo vozidlo skutečně prodáno, a také, že významná část prodeje ojetých vozidel se uskutečňuje přímo mezi soukromými osobami, kdy při takových prodejích dosažená cena leží zpravidla mezi nákupní cenou prodejců a prodejní cenou prodejců, je vyměření obchodního znehodnocení nemožné založit také pouze na nákupní ceně prodejce“.*<sup>130</sup>

V důsledku toho se jeví tedy jako vhodné vycházet z onoho průměru mezi reprodukční cenou a výkupní cenou prodejců.<sup>131</sup> Vzhledem k absenci výslovné definice obvyklé ceny v § 2969 ObčZ se nabízí vyjít z tohoto pojetí.

Nicméně i na tomto místě je uznávána výjimka, kdy je třeba při stanovení obchodního znehodnocení vycházet z reprodukční ceny. Jedná se o případ, kdy vlastníkem nového vozu je prodejce motorových vozů, protože vůz pro něj představuje obchodní zboží. Pokud pak havarovaný vůz prodává, musí z jeho ceny (tedy částky, za kterou vůz prodává) srazit částku představující obchodní znehodnocení. V této výši pak reálně utrpí finanční ztrátu – škodu.<sup>132</sup> Zde se bude tedy vycházet z reprodukční hodnoty.

### VIII. Obchodní znehodnocení vs. ušlý zisk

Z výše uvedeného vyplývá, že je nutné dát přednost obchodnímu znehodnocení jako skutečné škodě před ušlým ziskem. Je však třeba zabývat se otázkou, zda přece jen nemohou nastat případy, ve kterých je naopak nutné dát přednost ušlému zisku, popř. nahradit ušlý zisk vedle obchodního znehodnocení. Odpověď může poskytnout rozhodnutí NS z r. 2018.<sup>133</sup> V projednávaném případě žalobkyně, kterou byla obchodní společnost zabývající se prodejem automobilů, uzavřela s třetí osobou smlouvu o smlouvě budoucí kupní ohledně jednoho z vozů. Součástí smlouvy bylo i ujednání, že v případě „zničení či poškození předmětu smlouvy dojde k zániku smlouvy“. Vzhledem k tomu, že žalobkyně užívala vůz jako předváděcí, k nehodě skutečně došlo. Žalobkyně se nejprve domáhala ušlého zisku po pojišťovně viníka nehody. Ušlý zisk spatřovala v rozdílu mezi cenou, za kterou vůz skutečně prodala, a cenou, kterou by podle smlouvy o smlouvě budoucí utržila, kdyby nedošlo ke škodní události. Pojišťovna odmítla její nárok uhradit, protože ho nepovažovala za „reálný a prokazatelný“ ušlý zisk. Žalobkyně se poté obrátila se svým nárokem na soud. Soud prvního stupně žalobě vyhověl a žalobkyni přiznal náhradu takto vymezeného ušlého zisku, odvolací soud však prvostupňové rozhodnutí změnil tak, že žalobu zamítl. NS na základě dovolání žalobkyně rozhodnutí odvolacího soudu zrušil. Ve svém rozhodnutí odkázal na svoji předešlou judikaturu,<sup>134</sup> podle které může ušlý zisk spočívat v rozdílu mezi výhodnější cenou, která byla sjednána v kupní smlouvě, avšak nerealizovala se, a reálnou hodnotou věci, např. skutečně dosaženou po škodní události, pokud není kupní cena získaná poškozeným pod úrovní ceny obvyklé.

Shrnuto, žalobkyně požadovala náhradu škody, kterou spatřovala v tom, že díky skutečnosti, že vozidlo bylo havarované, neobdržela kupní cenu, kterou by dostala za vozidlo nehavarované. Na první pohled se tedy jedná o škodu, která měla být nahrazena v rámci obchodního znehodnocení. V uvedeném rozhodnutí i sám Nejvyšší soud uvedl, že

*„nelze přehlédnout, že k náhradě škody na snížené hodnotě vozidla po provedené opravě slouží institut náhrady tzv. obchodního znehodnocení“.*

Ze skutkových zjištění soudu prvního stupně dokonce vyplynulo, že pojišťovna škůdce určitou náhradu obchodního znehodnocení poskytla. Otázkou je, proč tedy nejde o obchodní znehodnocení, ale o ušlý zisk.

Odpověď na ni lze nalézt ve výše uvedeném. V případě obchodního znehodnocení se nejedná o ušlý zisk, ale o skutečnou škodu, protože při prodeji nepoškozeného za obvyklou cenu nedochází k žádnému zisku, pouze se mění struktura jmění poškozeného; jinými slovy, výše jeho jmění je stále stejná. Naopak v případě ušlého zisku poškozený přichází o potenciální zisk, který by bez škodní události s nejvyšší pravděpodobností nastal, a tím o rozšíření svého jmění.

Aby tedy bylo v uvedeném případě postupováno správně, je třeba poškozenému do výše obvyklé ceny nepoškozeného vozu přiznat náhradu obchodního znehodnocení. Částku, kterou měl podle budoucí smlouvy kupní utržit za vůz nad jeho obvyklou cenu, je třeba považovat za ušlý zisk (o tu by se totiž ve skutečnosti jeho jmění rozšířilo).

Z uvedeného vyplývá, že pokud měl poškozený z nějakého právního důvodu (stěžel si lze představit jiný případ než smlouvu) za věc obdržet vyšší částku než cenu obvyklou, tak ta část, která přesahuje obvyklou cenu, bude ušlým ziskem – o tu se totiž mělo jmění poškozeného rozšířit, nebýt škodní události. Obchodní znehodnocení a ušlý zisk tak budou moci existovat vedle sebe. Nikdy však nebude možné, aby ušlý zisk byl přiznán namísto obchodního znehodnocení. Pokud bude totiž přiznávána náhrada obvyklé ceny, vždy se bude jednat o skutečnou škodu v podobě obchodního znehodnocení.

Je pak nerozhodné, jak poškozený označí nárok v žalobě. Pokud se tedy v petitu domáhá náhrady ušlého zisku, přičemž ze skutečností uváděných v žalobě bezpochyby vyplývá, že se jedná o obchodní znehodnocení, nic nebrání soudu, aby je přiznal, pokud jsou pro to splněny podmínky. Jedná se totiž o otázku právního posouzení uvedeného nároku, kterým soud není vázán.<sup>135</sup> Ze žaloby musí být však zřejmé, že se žalobce domáhá rozdílu mezi obvyklou cenou poškozeného a nepoškozeného vozu; žalobce musí tvrdit, že došlo k poškození věci, a v důsledku této skutečnosti má věc nižší hodnotu. Rozhodné je tedy správné substancování žaloby.

## **IX. Závěr**

Z podaného výkladu lze dovodit závěr, že pokud NS v posledních letech náhradu obchodního znehodnocení popíral, jednalo se o právní závěr, který neobstojí ve srovnání s nám blízkými zahraniční právními řády, avšak ani s jeho starší judikaturou.<sup>136</sup> Lze tak uvítat judikaturní obrat v důsledku rozhodnutí ÚS. Souhlasit lze ovšem s Eggertem, pokud

uvádí, že málokterá položka škody je z právního a skutkového hlediska tak problematická jako obchodní znehodnocení,<sup>137</sup> když názory se liší už jen ohledně samotné podstaty tohoto institutu. Zatímco někteří obchodní znehodnocení spatřují přímo ve snížení obvyklé ceny věci v důsledku skutečnosti, že byla poškozena, jiní za obchodní znehodnocení považují s věcí spojené riziko, že při opravě nebyly odhaleny všechny nedostatky, oprava byla provedena vadně a věc vykazuje větší náchylnost ke škodě. Jak bylo výše uvedeno, druhé pojetí může vést k odůvodnění náhrady obchodního znehodnocení v širším okruhu případů. Tím dle mého názoru i lépe naplňuje ideu diortotivní spravedlnosti,<sup>138</sup> ze které je nutno při výkladu norem deliktního práva vycházet. Nicméně z mála tuzemských rozhodnutí, která se zabývají tímto institutem, lze seznat, že české soudy prozatím vycházejí z pojetí prve uvedeného, že obchodní znehodnocení je snížení obvyklé ceny věci v důsledku skutečnosti, že věc byla poškozena. I přesto je však dle mého názoru nutné přihlížet k důvodům, proč trh poškozené věci oceňuje níže než věci nepoškozené. Právě to pak umožňuje přiznat obchodní znehodnocení v případech, kdy pro danou věc trh neexistuje, popř. lépe odůvodnit obchodní znehodnocení, pokud si poškozený věc ponechá. U obou těchto pojetí se však vždy bude jednat o skutečnou škodu, nikoliv ušlý zisk. Výše škody bude muset být stanovena pomocí znaleckého posudku, a to k okamžiku poškození. Rovněž si dovoluji vyslovit názor, že z učiněných rozhodnutí vyplývá závěr, že náhrada obchodního znehodnocení poškozenému náleží bez ohledu na to, jak s věcí dále naloží (zda ji zcizí, nebo si ji ponechá). Otazník nicméně zůstává nad tím, zda budou soudy zohledňovat, pokud se obchodní znehodnocení při prodeji neprojeví. Osobně tíhnu spíše k tomu, vývoj v majetku poškozeného zohledňovat.

Celý článek lze završit konstatováním učiněným již v úvodu, že institut obchodního znehodnocení prozatím (a to zcela neprávem) uniká většímu zájmu české právní vědy. Snahou bylo tento nedostatek napravit a podat v omezeném rozsahu co možná nejkomplexnější výklad zejména ve vztahu k osobním automobilům, kde je obchodní znehodnocení diskutováno nejvíce, a to především při reflexi závěrů učiněných v zahraničí.

### **Poznámky pod čarou:**

\* Autor je asistentem soudce Nejvyššího soudu. Za cenné připomínky děkuje JUDr. Jiřímu Hrádkovi, Ph.D., LL.M.

1 Nález ÚS z 27. 4. 2017, sp. zn. [II. ÚS 795/16](#).

2 Zmínit lze např. rozhodnutí, ve kterém se ÚS zabýval opravou vozu novými díly (např. nález z 11. 6. 2014, sp. zn. [I. ÚS 1902/13](#)), nebo rozhodnutí, kterým řešil otázku nákladů vynaložených na nájem náhradního automobilu v případě totální škody (nález z 24. 7. 2018, sp. zn. [I. ÚS 3831/17](#)).

3 Rozsudek NS z 23. 10. 2014, sp. zn. [25 Cdo 3118/2012](#).

4 Odhlíženo je zde od problému, zda pro splnění podmínek, aby se jednalo o *restitutio in integrum*, musí opravu provést přímo škůdce, nikoliv poškozený. Restituce je zde chápána jako jakékoliv uvedení věci do předešlého stavu.

5

- Jedinou výjimku v tomto ohledu představuje Filip Melzer; srov. *Melzer, F.* in *Melzer, F., Tégl, P. a kol.* Občanský zákoník – velký komentář. Sv. IX. § 2894–3081. Praha: Leges, 2018, s. 935–937.
- 6 Rozhodnutí BGH z 3. 10. 1961, VI ZR 238/60. Samozřejmě se zde myslí tentýž vůz.
- 7 Rozhodnutí OGH z 19. 9. 1957, 2 Ob 378/57.
- 8 Uchwała SN z 12. 10. 2001, III CZP 57/01 OSNC 2002/5/57
- 9 Cour de cassation, Chambre civile 2, 6. 10. 1966, Bull civ II, no 830.
- 10 Nález ÚS z 19. 3. 2008, sp. zn. [II. ÚS 2221/07](#).
- 11 Rozhodnutí BGH z 3. 10. 1961, VI ZR 238/60.
- 12 Rozhodnutí OGH z 19. 9. 1957, 2 Ob 378/57.
- 13 Rozhodnutí BGH z 3. 10. 1961, VI ZR 238/60.
- 14 Rozhodnutí BGH z 23. 11. 2014, VI ZR 357/03 (BGH NJW 2005, 277).
- 15 *Kozioł, H.* Österreichisches Haftpflichtrecht. Band 1: Allgemeiner Teil. 3. Aufl. Wien: Manz Verlag, 1997, s. 318.
- 16 Jedná se o závady pocházející ze škodní události, které byly během opravy přehlédnuty, nebo přímo o vady způsobené při opravě.
- 17 *Huber, Ch.* Der merkantile Minderwert beim Kfz-Schaden – ein vernachlässigbarer oder vernachlässigter Schadensposten?, in *Fischer-Czermak, C., Kletečka, A., Schauer, M., Zankl, W.* Festschrift Rudolf Welsler zum 65. Geburtstag. Wien: Manzsche Verlags- und Universitätsbuchhandlung, 2004, s. 320.
- 18 Tamtéž, s. 309.
- 19 Spíše humorný je pak názor Gase, že obchodní znehodnocení souvisí s erotickým poměrem Němců k jejich vozům ( *Gas*, VersR 1999, 262, cit. z *Huber, Ch.*, op. cit. sub 17, s. 310).
- 20 Tento jeho názor se vztahuje k obchodnímu znehodnocení u motorových vozidel. Za více oprávněně považuje obchodní znehodnocení u nemovitostí, a to z důvodu, že opravy jsou zde podstatně obtížnější a nákladnější než u motorových vozidel a jejich výsledek je daleko méně spolehlivý. Viz *Schiemann, G.* in J. von Staudingers Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch mit Einführungsgesetz und Nebengesetzen. Buch 2. Recht der Schuldverhältnisse §§ 249–254 (Schadenersatzrecht). Berlin: Sellier – de Gruyter, 2005, s. 204, 224. Dále ke kritice *Lange, H.*, *Schiemann, G.* Schadenersatz. 3. Aufl. Tübingen: G. Müller, 2003, s. 264–273.
- 21 *Huber, Ch.*, op. cit. sub 17, s. 313.
- 22 *Sacher*, ZVR 1981, 328, cit. z *Huber, Ch.*, op. cit. sub 17, s. 315.
- 23 *Eggert*, VersR 2004, 282, cit. z *Vuia, M.* Der Merkantile Minderwert als Teil des Vermögensschadens. NJW, 2012, č. 42, s. 3058; shodně *Huber, Ch.* Der merkantile Minderwert – das Ausmaß des Ersatzes im österreichischen und deutschen Recht. Zeitschrift für Verkehrsrecht. Wien: Manz Verlag, 2006, 1a, s. 65. Konečně to uvádí i BGH, podle kterého „výchozí bod této judikatury (k obchodnímu znehodnocení – pozn. aut.), že na trhu s ojetými vozy dosahují

nižší ceny, protože nejsou vyloučeny skryté technické nedostatky a přetrvává riziko větší náchylnosti ke škodám v důsledku neodborné opravy, platí přes veškerý pokrok v technologiích opravy, poněvadž technický vývoj v konstrukci vozidel klade také vyšší požadavky“. Srov. rozsudek BGH z 23. 11. 2004, VI ZR 357/03 (BGH NJW 2005, 277).

- 24 *Huber, Ch.*, op. cit. sub 17, s. 313–315. I kdyby mu vlastník postoupil nároky z vadného plnění proti dílně, udělal by potenciální nabyvatel stále ještě srážku z ceny oproti nehavarovanému vozu, protože s tím jsou spojeny nesnáze a nejistota; viz *Huber, Ch.*, op. cit. sub 23, s. 62.
- 25 Stejně tak Reischauer odůvodňuje snížení ceny při prodeji skrytými nedostatky, přičemž následně uvádí, že obchodní znehodnocení pochází z citového odporu. Viz *Reischauer, R.* § 1332, in *Rummel, P.* Kommentar zum Allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuch: mit EheG, KSchG, MRG, WGG, WEG 2002, BTVG, HeizKG, IPRG, EVÜ: in zwei Bänden. 2. Band, §§ 1175 bis 1502 **ABGB**; Nebengesetze. 1. Teil, §§ 1175 bis 1292 **ABGB**. 3. neubearb. und erw. Aufl. Wien: Manzsche Verlags- und Universitätsbuchhandlung, 2002, s. 571.
- 26 Stanovisko občanskoprávního kolegia NS ČSSR z 18. 11. 1970, sp.zn. **Cpj 87/70**.
- 27 Rozhodnutí BGH z 3. 10. 1961, VI ZR 238/60.
- 28 *Huber, Ch.*, op. cit. sub 17, s. 307; právní věta rakouského OGH č. RS0031205, ris.bka.gv.at.
- 29 Rozsudek NS z 11. 10. 2017, sp. zn. **25 Cdo 2782/2017**.
- 30 Samozřejmě je uvažována ideální situace, že vlastník dostane za věc cenu obvyklou.
- 31 *Koziol, H.*, op. cit. sub 15, s. 319.
- 32 Na okraj lze zmínit, že někteří jdou tak daleko, že obchodní znehodnocení vůbec nepovažují za škodu, ale za nemateriální újmu. Obchodní znehodnocení pak označují jako *Schmerzensgeld* za utrpěné promáčknutí vozu. *Gas*, Bemerkungen zum Schadenersatzrecht aus der Sicht der Versicherungswirtschaft, VersR 1999, 262, cit. z *Huber, Ch.*, op. cit. sub 17, s. 307.
- 33 *Böhme, K. E., Biela, A., Tomson, Ch.* Kraftverkehrs-Haftpflicht-Schäden: Handbuch für die Praxis. 26. Aufl. Heidelberg: C. F. Müller, 2018, s. 195. Ne ale každý takový nedostatek je považován za technické znehodnocení, např. menší barevný rozdíl v částech lakování pak za technické znehodnocení považován není.
- 34 Tamtéž.
- 35 Tamtéž.
- 36 Uchwała SN z 12. 10. 2001, III CZP 57/01 OSNC 2002/5/57. Nutno poznamenat, že již v předešlém rozhodnutí polský Nejvyšší soud uznal, že škoda je rozdíl mezi stavem majetku poškozeného, který vznikl po události způsobující škodu, a stavem, který by v jeho majetku existoval, kdyby k události nedošlo. Nicméně obchodní znehodnocení odmítl s poukazem na to, že ceny na tehdejší kvazitrhu neodrážely hodnotu automobilů.
- 37 Rozhodnutí BGH z 3. 10. 1961, VI ZR 238/60.
- 38 Nález ÚS z 27. 4. 2017, sp. zn. **II. ÚS 795/16**, bod 27.
- 39 Srov. *Winiger, B., Koziol, H., Koch, B. A., Zimmermann, R. (eds.)* Digest of European Tort Law. Volume 2: Essential Cases on Damage. Berlin: De Gruyter, 2011, s. 76.



- 40 Rozhodnutí BGH z 3. 10. 1961, VI ZR 238/60.
- 41 Nález ÚS z 27. 4. 2017, sp. zn. **II. ÚS 795/16**, body 32–33.
- 42 K náhradě obchodního znehodnocení směřují čl. 10:101, 10:201 a 10:203; viz *Winiger, B. et al. (eds.)*, op. cit. sub 39, s. 121–122.
- 43 *Von Bar, Ch., Clive, E., Schulte-Nölke, H. (eds.)* Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law – Draft Common Frame of Reference (DCFR). Full Edition, vol. 4 (2009), art VI 2:206, comment F and illustration 14.
- 44 To bylo dáno skutečností, že obchodní znehodnocení mohlo být výjimečně přiznáno jako forma ušlého zisku.
- 45 *Melzer, F.*, op. cit. sub 5, s. 937.
- 46 *Von Gerlach*, DAR, 2003, 53, cit. z *Huber, Ch.*, op. cit. sub 17, s. 320.
- 47 Pro úplnost ale nutno zopakovat, že Schiemann kritizuje obchodní znehodnocení právě s tím, že věcně odůvodněno není vzhledem ke zlepšené kvalitě oprav. Nejistota budoucích škodních následků pak navíc podle něj neodpovídá konceptu majetkové újmy BGH; viz *Schiemann, G.*, op. cit. sub 20, s. 203.
- 48 Rozhodnutí OGH z 22. 10. 1970, 2 Ob 137/70; z novějších rozhodnutí např. rozhodnutí OGH z 26. 2. 2019, 4 Ob 3/19y.
- 49 Rozhodnutí BGH z 3. 10. 1961, VI ZR 238/60.
- 50 MüKoBGB/Oetker. 8. Aufl. 2019, BGB § 249 Rn. 53.
- 51 Rozhodnutí OGH z 22. 10. 1970, 2 Ob 137/70.
- 52 Rozhodnutí OGH z 10. 4. 1984, 2 Ob 13/84.
- 53 *Huber, Ch.*, op. cit. sub 17, s. 319; též *Kodek, A., Ottlyk, W., Pfeffer, W.* Die „Salzburger Formel“. Zeitschrift für Verkehrsrecht, 2010, č. 9, s. 287.
- 54 Rozhodnutí OGH z 10. 4. 1984, 2 Ob 13/84 (JBI 1985, 41).
- 55 V důsledku uvedeného bude vyloučena náhrada obchodního znehodnocení v případě totální škody (viz níže).
- 56 *Böhme, Biela, Tomson*, op. cit. sub 33, s. 195. V Rakousku byly tyto hranice do nedávna ještě přísnější, kdy obchodní znehodnocení mělo náležet pouze do nájezdu 60 000 až 70 000 km a stáří čtyř a půl roku; viz *Kodek, Ottlyk, Pfeffer*, op. cit. sub 53, s. 288.
- 57 *Böhme, Biela, Tomson*, op. cit. sub 33, s. 195–196.
- 58 Rozhodnutí BGH z 18. 9. 1979, **AZ**: VI ZR 16/7 (BGH NJW 80, 281).
- 59 V literatuře bylo pak možné setkat se s názorem, že naopak u některých typů vozidel (např. sportovní vozy) může být tento práh dosažen ještě dřív; viz Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch. 4. Aufl. Band 2a Schuldrecht Allgemeiner Teil §§ 241–432. München: C. H. Beck, 1994 s. 349.
- 60 Rozhodnutí LG Oldenburg z 11. 10. 1989, 4 S 920/89.
- 61 Rozhodnutí BGH z 23. 11. 2004, VI ZR 357/03 (BGH NJW 2005, 277).
- 62 *Vuia, M.*, op. cit. sub 23, s. 3060.
- 63 Münchener Kommentar, cit. sub 59, s. 348.
- 64

- Od *Wiederbeschaffungswert* je nutné odlišovat časovou hodnotu (*Zeitwert*), která odpovídá ceně, kterou by při prodeji vlastník utřžil. *Wiederbeschaffungswert* se obvykle pohybuje 15–25 % nad časovou hodnotou; srov. *Grüneberg, Ch.* in Palandt Bürgerliches Gesetzbuch. Kommentar. 78. neubearb. Aufl. München: C. H. Beck, 2019, s. 310.
- 65 Rozhodnutí LG Saarbrücken z 18. 3. 2011, 13 S 158/10.
- 66 *Grüneberg, Ch.*, op. cit. sub 64, s. 324.
- 67 Rozhodnutí BGH z 23. 11. 2004, VI ZR 357/03 (BGH NJW 2005, 277).
- 68 *Von Gerlach*, DAR 2003, 52, cit. z *Vuia, M.*, op. cit. sub 23, s. 3059.
- 69 *Grüneberg, Ch.*, op. cit. sub 64, s. 325.
- 70 *Kodek, Ottlyk, Pfeffer*, op. cit. sub 53, s. 291.
- 71 Shodně Oetker, který s odkazem na německou judikaturu uvádí, že na druhou stranu může být výjimečně obchodní znehodnocení přiznáno dokonce i při nepatrném poškození. Jako příklad používá Oldtimery, jejichž cena záleží právě na tom, že se jedná o nepoškozený originál. Viz *Oetker, Hartmut* in MüKoBGB/Oetker. 8. Aufl. 2019, BGB § 249 Rn. 55.
- 72 Rozhodnutí BGH z 3. 10. 1961, VI ZR 238/60.
- 73 „O započitatelnou výhodu se jedná tehdy, existuje-li mezi škodní událostí a výhodou kauzální nexus ve smyslu *conditio sine qua non*.“ Srov. *Tichý, L., Hrádek, J.* Deliktní právo. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2017, s. 280. Též Koziol uvádí, že poškozenému nepřišlo žádný prospěch, který by nebyl nabyt bez škodní události; srov. *Koziol, H.*, op. cit. sub 15, s. 319.
- 74 *Koziol, H.*, op. cit. sub 15, s. 58.
- 75 *Huber, Ch.*, op. cit. sub 17, s. 327.
- 76 *Koziol, H.*, op. cit. sub 15, s. 52, 343–345.
- 77 *Huber, Ch.*, op. cit. sub 17, s. 320.
- 78 Huber dokonce kapitolu ve své práci zabývající se tímto problémem nazval „*Obchodní znehodnocení na poli napětí mezi objektivně-abstraktním a subjektivně-konkrétním stanovením škody*“. Viz tamtéž, s. 319.
- 79 *Melzer, F.*, op. cit. sub 5, s. 904–906.
- 80 Vzhledem k tomu, že § 2969 ObčZ však stupně zavinění nijak nerozlišuje, bylo by nutné objektivně-abstraktní metodu užít ve všech případech.
- 81 Rozsudek NS z 30. 11. 1988, sp. zn. 1 Cz 82/88.
- 82 *Koziol, H.*, op. cit. sub 5, s. 319.
- 83 Rozhodnutí OGH z 12. 12. 1996, 2 Ob 2419/96s.
- 84 Tento názor dle mého není správný, protože mezi škodní událostí a prodejem nemusí být nutně souvislost.
- 85 *Huber, Ch.*, op. cit. sub 17, s. 328.
- 86 Tamtéž.

- 87 S odkazem na judikaturu *Grüneberg, Ch*., op. cit. sub 64, s. 324.
- 88 Rozhodnutí OGH z 31. 10. 2018, 7 Ob 187/18b.
- 89 *Grüneberg, Ch*., op. cit. sub 64, s. 324.
- 90 Tamtéž.
- 91 Tamtéž.
- 92 MüKoBGB/Oetker. 8. Aufl. 2019, BGB § 249 Rn. 55.
- 93 *Von Gerlach*, DAR 2003, 53, cit. z *Huber, Ch*., op. cit. sub 17, s. 320.
- 94 Rozhodnutí BGH z 3. 10. 1961, VI ZR 238/60.
- 95 *Schiemann, G*., op. cit. sub 20, s. 203.
- 96 Tamtéž.
- 97 *Von Gerlach*, DAR 2003, 49 (54), cit. z *Vuia, M.*, op. cit. sub 23, s. 3058.
- 98 Tamtéž, 54 f.
- 99 Rozhodnutí BGH z 2. 12. 1966, VI ZR 72/65 (BGH NJW 1967, 552).
- 100 *Huber, Ch*., op. cit. sub 17, s. 327. Huber rovněž správně poukazuje na to, že „*obchodní znehodnocení je v okamžiku nehody nejvyšší. Čím delší doba mezi nehodou a pozdějším okamžikem uběhne, tím nižší bude obchodní znehodnocení.*“ Viz *Huber, Ch*., op. cit. sub 23, s. 63.
- 101 *Kozioł, H.*, op. cit. sub 15, s. 318.
- 102 To odpovídá i tomu, že již v tomto okamžiku dochází ke skutečnosti zakládající snížení obvyklé ceny věci, popř. tento okamžik zakládá následné riziko větší náchylnosti a riziko toho, že při následné opravě budou některé závady způsobené nehodou přehlédnuty nebo oprava bude provedena vadně. Huber toto ale kritizuje s tím, že pokud obchodní znehodnocení závisí na provedení opravy, mělo by být stanoveno k okamžiku jejího dokončení; srov. *Huber, Ch*., op. cit. sub 17, s. 326.
- 103 Rozhodnutí NS z 23. 4. 2003, sp. zn. [25 Cdo 1706/2002](#), v němž byl učiněn závěr, že „*při stanovení výše škody na věci lze výjimečně vycházet i z její ceny v jiné době než v době jejího poškození, a to zejména tehdy, kdy by určení škody podle ceny věci k době poškození bylo v rozporu s dobrými mravy*“.
- 104 Přesto však lze v zahraniční literatuře objevit případ, kdy obchodní znehodnocení naroste po škodní události. Tím je podle Hubera příchod nového modelu vozu po nehodě; viz *Huber, Ch*., op. cit. sub 23, s. 63.
- 105 *Hromada, M.* in *Zahradníková, R. a kol.* Civilní právo procesní. 2. aktualiz. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2015, s. 221.
- 106 Dle mého názoru by ale nebylo možné takové vyjádření považovat za odborné vyjádření ve smyslu § 127 odst. 1 OSŘ.
- 107 Obchodní znehodnocení musí být totiž stanoveno s ohledem na ceny ojetých vozů na celostátním trhu; viz *Böhme, Biela, Tomson*, op. cit. sub 33, s. 197.
- 108 *Grüneberg, Ch*., op. cit. sub 64, s. 324.
- 109

- Nejedná se o jedinou metodu, další je např. *Halbgewachsova metoda* nebo tzv. *Hamburger modell*. *Ruhkopf-Sahm* je ale nejrozšířenější; viz *Schiemann, G.*, op. cit. sub 20, s. 202.
- 110 <http://minderwert.de/ruhkopf-sahm>
- 111 <https://www.schwacke.de>
- 112 <https://www.dat.de>
- 113 Ostatně není ani smyslem a účelem § 287 ZPO umožnit matematicky exaktní stanovení. Nutno zdůraznit, že § 287 ZPO se týká pouze výše nároku, základ nároku tedy musí poškozený prokazovat; viz *Vuia, M.*, op. cit. sub 23, s. 3060.
- 114 Ačkoliv tento závěr učinil BGH ve vztahu k užitkovým vozům, je bezpochyby plně poplatný i pro vozy osobní. Viz rozhodnutí BGH z 18. 9. 1979, *AZ*: VI ZR 16/7 (BGH NJW 80, 281).
- 115 *Böhme, Biela, Tomson*, op. cit. sub 33, s. 197.
- 116 Rozhodnutí BGH z 18. 9. 1979, *AZ*: VI ZR 16/7 (BGH NJW 80, 281).
- 117 Dlužno podotknout, že ani dvě výše uvedené metody používané v Německu nejsou o moc sofistikovanější než *Ruhkopf-Sahm*. Navíc *Ruhkopf-Sahm* je ale nejrozšířenější; viz *Schiemann, G.*, op. cit. sub 20, s. 202. To je způsobeno primárně tím, že zatímco výše uvedené metody v Německu slouží jako pomůcka přímo soudu, v případě *Salcburské formule* se jedná o pomůcku pro znalce.
- 118 K *Salcburské formulí* dále podrobněji *Kodek, Ottlyk, Pfeffer*, op. cit. sub 53.
- 119 <http://www.autopreisspiegel.at>; ta nahrazuje tradiční Eurotax.
- 120 V případě, že se jedná o druhého majitele vozu, je částka půlena. Pokud jde o třetího majitele, obchodní znehodnocení se stanoví na 1/3 z vypočtené částky. Při větším množství předešlých majitelů již *Salcburská formule* žádné obchodní znehodnocení nenavrhuje.
- 121 *Kodek, Ottlyk, Pfeffer*, op. cit. sub 53, s. 292.
- 122 Tato modifikovaná *Salcburská formule* se nazývá *Freitag-Pfefferova formule*.
- 123 *Grüneberg, Ch.*, op. cit. sub 64, s. 325. Na rozptyl znaleckých posudků poukazuje rovněž Splitter; viz *Splitter*, Der merkantile Minderwert, DAR 2000, 49 (50) cit. z *Huber, Ch.*, op. cit. sub 17, s. 306.
- 124 <https://www.datanu.cz>
- 125 Příslušný k jeho zpracování bude znalec z oboru ekonomika odvětví ceny a odhady.
- 126 Rozsudek NS z 21. 10. 2009, sp. zn. [22 Cdo 1810/2009](#).
- 127 Rozsudek NS z 26. 10. 2011, sp. zn. [25 Cdo 4223/2009](#).
- 128 Usnesení NS z 27. 8. 2015, sp. zn. [25 Cdo 2818/2015](#).
- 129 *Kodek, Ottlyk, Pfeffer*, op. cit. sub 53, s. 287.
- 130 Tamtéž.
- 131 *Huber, Ch.*, op. cit. sub 17, s. 331.

- 132 *Kodek, Ottlyk, Pfeffer*, op. cit. sub 53, s. 287.
- 133 Rozhodnutí NS z 29. 11. 2018, sp. zn. [25 Cdo 3156/2017](#).
- 134 Rozsudek NS z 18. 12. 2007, sp. zn. [25 Cdo 1415/2006](#).
- 135 „Právní kvalifikace nároku, i když je v žalobě uvedena, není pro soud závazná a soud je při rozhodování vázán zjištěným skutkovým stavem, ne však tím, jak účastník řízení skutkový stav právně posuzuje.“ Srov. rozsudek NS z 31. 7. 2003, sp. zn. [25 Cdo 1934/2001](#).
- 136 Melzer poukazuje na rozhodnutí NS z 30. 11. 1961, sp. zn. [4 Cz 96/61](#), a rozhodnutí pléna a prezidia NS z 22. 2. 1967, R III/1967.
- 137 *Eggert*, Streitpunkt merkantiler Minderwert, VA 2003, 130, cit. z *Huber, Ch*, op. cit. sub 17, s. 306.
- 138 *Aristoteles*. Etika Nikomachova. Praha: Jan Laichter, 1937, s. 107.
- Aristoteles*. Etika Nikomachova. Praha: Jan Laichter, 1937, s. 107.