

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 31.08.2017, sp. zn. 25 Cdo 3485/2016, ECLI:CZ:NS:2017:25.CDO.3485.2016.1

Číslo: 149/2018

Právní věta: Závada na elektroinstalaci automobilu zaparkovaného v garáži, která vedla ke vznícení vozu a následnému požáru objektu, zakládá objektivní odpovědnost provozovatele vozidla za škodu způsobenou zvláštní povahou provozu motorového vozidla (§ 427 obč. zák.).

Soud: Nejvyšší soud

Datum rozhodnutí: 31.08.2017

Spisová značka: 25 Cdo 3485/2016

Číslo rozhodnutí: 149

Číslo sešitu: 10

Typ rozhodnutí: Rozsudek

Hesla: Náhrada škody, Odpovědnost za škodu způsobenou provozem dopravních prostředků

Předpisy: § 427 obč. zák.

Druh: Rozhodnutí ve věcech občanskoprávních, obchodních a správních

Sbírkový text rozhodnutí:

Nejvyšší soud k dovolání žalobkyně zrušil rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 17. 3. 2016, sp. zn. 58 Co 454/2015, a věc vrátil Městskému soudu v Praze k dalšímu řízení.

I.

Dosavadní průběh řízení

1. Obvodní soud pro Prahu 8 rozsudkem ze dne 15. 9. 2014, č. j. 25 C 203/2012-269, zamítl žalobu na zaplacení 8 703 556 Kč s příslušenstvím a rozhodl o náhradě nákladů řízení. Vyšel ze zjištění, že v technickoadministrativní budově v L. vznikl dne 13. 1. 2009 požár, jehož příčinou byla závada elektroinstalace zde zaparkovaného nákladního vozidla Tatra 815 ve vlastnictví J. B., jehož odpovědnost za škodu způsobenou provozem motorového vozidla byla pojištěna u žalované pojišťovny. Soud prvního stupně dospěl k závěru, že žalovaná není ve věci pasivně legitimována, neboť škoda na budově a věcech v ní uskladněných, za niž žalobkyně požaduje náhradu, nevznikla v důsledku zvláštní povahy provozu podle § 427 zákona č. 40/1964 Sb., občanského zákoníku, účinného do 31. 12. 2013 (dále též jen „obč. zák.“); motorové vozidlo totiž nebylo nastartováno a nejednalo se ani o situaci bezprostředně po jízdě či před jízdou (k tomu odkázal na rozhodnutí publikované pod č. 9/1972 Sbírce soudních rozhodnutí a stanovisek, dále též jen „Sbírka“, a rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 21. 2. 2008, sp. zn. 36 Co 72/2007). Žalobkyně proto nemá nárok na náhradu škody a nepřísluší jí ani pojistné plnění podle § 6 odst. 2 zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Kromě toho soud po provedeném dokazování dovodil,

že žalobkyně není vlastníkem poškozeného objektu a že škoda vznikla výlučně jejím zaviněním ve smyslu § 441 obč. zák., neboť objekt nebyl kolaudován a jeho užívání bylo v rozporu s právním řádem.

2. K odvolání žalobkyně Městský soud v Praze rozsudkem ze dne 17. 3. 2016, č. j. 58 Co 454/2015-414, potvrdil rozsudek soudu prvního stupně ve věci samé, změnil jej ve výroku o náhradě nákladů řízení a rozhodl o náhradě nákladů odvolacího řízení. Ztotožnil se se závěrem soudu prvního stupně, že škoda nebyla způsobena provozem vozidla ve smyslu § 427 obč. zák. S poukazem na rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 18. 3. 2015, sp. zn. [25 Cdo 3925/2013](#), vyložil, že i když je provoz vozidla pojímán poměrně široce, vždy musí být dána bezprostřední souvislost se specifickými okolnostmi vyplývajícími z charakteru dopravního prostředku. Parkování vozidla mimo komunikaci či garážování vozidla do tohoto pojmu zahrnout nelze. V případě odstavení vozidla mimo komunikaci v uzavřeném objektu nelze souvislost s provozem dovodit, když k technické závadě navíc nedošlo v bezprostřední souvislosti s chodem vozidla, tj. krátce před jízdou či po ukončení jízdy nebo alespoň nastartování vozidla. V posuzovaném případě bylo jednoznačně prokázáno, že mezi činnostmi, které by bylo možno pod pojem provoz vozidla podřadit, a vznikem požáru uběhlo minimálně několik hodin. Vznik požáru tak nebyl v bezprostřední příčinné souvislosti s provozem vozidla. Předpoklady odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla nebyly dány, a proto je správný závěr soudu prvního stupně o nedostatku pasivní legitimace žalované, aniž by bylo třeba přezkoumávat další důvody, pro které byla žaloba zamítnuta.

II.

Dovolání a vyjádření k němu

3. Tento rozsudek napadla žalobkyně dovoláním, jehož přípustnost dovozuje z toho, že napadené rozhodnutí závisí jednak na vyřešení otázky, při jejímž řešení se odvolací soud odchýlil od ustálené rozhodovací praxe odvolacího soudu, jednak na otázce, která v rozhodovací praxi odvolacího soudu dosud nebyla vyřešena, totiž zda vznícení vozu vlivem jeho technické závady je okolnost, která má původ v provozu vozidla. Dovozuje, že v posuzovaném případě se jedná o škodu vyvolanou provozem dopravního prostředku ve smyslu § 427 obč. zák.; k tomu odkazuje na již citovaný rozsudek č. 9/1972 Sbírky, usnesení Nejvyššího soudu ze dne 29. 2. 2012, sp. zn. [25 Cdo 5094/2009](#), rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 18. 3. 2015, sp. zn. [25 Cdo 3925/2013](#), uveřejněný pod č. 71/2015 Sbírky, a na rozsudek Soudního dvora Evropské unie ze dne 4. 9. 2014 ve věci Damijan Vnuk proti Zavarovalnica Triglav d. d., vedené pod sp. zn. C-162/13. Má za to, že mezi okolnosti mající původ v provozu patří i nedostatky či vady materiálu, a to včetně skrytých. Jedním ze znaků provozu je neodmyslitelně i určitá nebezpečnost spočívající mimo jiné v technickém stavu, konstrukci a složitosti dopravního prostředku. V tomto případě způsobila závada na elektroinstalaci ve spojitosti s nastartováním motoru, jeho během a zhasnutím rozsáhlý požár a škodu. Odkazuje také na důvodovou zprávu k zákonu č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, kde je výslovně uvedeno, že „příčinou škodné události mohou být i jiné skutečnosti než dopravní nehoda, např. vznícení odstaveného vozidla nebo škoda způsobená činnostmi vozidla jako pracovního stroje v souladu s jeho obvyklou funkcí“. Namítá, že s ohledem na časovou souslednost počátek požáru nastal již v okamžiku startování, tedy v době chodu motoru nebo těsně po jeho vypnutí. Dále dovolatelka namítá, že rozhodnutí o nákladech řízení je vůči ní nespravedlivé a odvolací soud měl při rozhodování o náhradě nákladů řízení postupovat podle § 150 o. s. ř. Žalovaná totiž disponuje svým vlastním právním aparátem, a proto nepotřebuje služby advokáta. Namítá, že pokud by žalovaná nezměnila svůj přístup v předprocesním stádiu, byl by prostor pro jednání a žádné náklady by nemusely vzniknout. Dále namítá nesprávný postup odvolacího soudu, když nevyhověl její odůvodněné a podložené žádosti o odročení jednání; porušil tím právo na spravedlivý proces, a jednal tak v rozporu s rozsudkem Nejvyššího správního soudu, sp. zn. 1 Azs 66/2008. V závěru dovolání podala návrh na odklad právní moci a vykonatelnosti, neboť se obává vzniku finanční újmy. Navrhuje, aby dovolací

soud napadený rozsudek změnil nebo zrušil a věc vrátil odvolacímu soudu k dalšímu řízení.

4. Žalovaná ve vyjádření k dovolání uvedla, že právní posouzení otázky zvláštní povahy provozu vozidla je v souladu s ustálenou rozhodovací praxí, neboť sama existence vozidla jako věci, včetně elektrického obvodu, není projevem zvláštní povahy věci. Odmítá, že by dovolatelkou citované rozhodnutí Soudního dvora Evropské unie bylo přílehlivé, neboť v tomto případě došlo ke škodě v souvislosti s pohybem traktoru, tedy v souvislosti se specifickými vlastnostmi vyplývajícími z provozu vozidel. Ohledně námitky žalobkyně k účelnosti vynaložených nákladů na zastoupení odkazuje na usnesení Nejvyššího soudu ze dne 23. 4. 2014, sp. zn. [25 Cdo 644/2014](#), uveřejněné pod č. 94/2014 Sbírky. Náhrada nákladů řízení byla přiznána v tomto řízení po právu, neboť daný spor nepatří mezi běžné pojistné spory. Námitku žalobkyně ohledně nevyhovění její žádosti o odročení jednání před odvolacím soudem odmítá s tím, že k odročení může dojít jen v případě závažných důvodů, které však v daném případě nenastaly. Navrhuje, aby Nejvyšší soud dovolání žalobkyně zamítl.

III.

Přípustnost dovolání

5. Nejvyšší soud jako soud dovolací (§ 10a o. s. ř.) shledal, že dovolání bylo podáno včas, osobou k tomu oprávněnou - účastnicí řízení (§ 240 odst. 1 o. s. ř.), zastoupenou advokátem ve smyslu § 241 o. s. ř., a je zčásti přípustné podle § 237 o. s. ř., neboť otázka, zda jde o škodu způsobenou provozem motorového vozidla podle § 427 odst. 1 obč. zák. v daných skutkových souvislostech dosud nebyla vyřešena. Dovolání je důvodné.

IV.

Důvodnost dovolání

6. Nesprávné právní posouzení věci (§ 241a odst. 1 o. s. ř.) může spočívat v tom, že odvolací soud věc posoudil podle nesprávného právního předpisu, nebo že správně použitý právní předpis nesprávně vyložil, případně jej na zjištěný skutkový stav věci nesprávně aplikoval.

7. Vzhledem k § 3028 odst. 3 a § 3079 odst. 1 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, účinného od 1. 1. 2014, se věc posuzuje podle dosavadních předpisů, tedy podle zákona č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, ve znění účinném do 31. 12. 2013 (dále též jen „obč. zák.“), neboť jde o právní poměry vzniklé před 1. 1. 2014.

8. Podle § 427 odst. 1 obč. zák. fyzické a právnické osoby provozující dopravu odpovídají za škodu vyvolanou zvláštní povahou tohoto provozu. Podle odstavce 2 stejně odpovídá i jiný provozovatel motorového vozidla, motorového plavidla, jakož i provozovatel letadla.

9. Podle § 428 obč. zák. se provozovatel své odpovědnosti nemůže zprostit, jestliže škoda byla způsobena okolnostmi, které mají původ v provozu. Jinak se odpovědnosti zprostí, jen jestliže prokáže, že škodě nemohlo být zabráněno ani při vynaložení veškerého úsilí, které lze požadovat.

10. Právní úprava odpovědnosti za škodu způsobenou provozem dopravy či vyjmenovaného dopravního prostředku je odpovědností, jejímž předpokladem není porušení právní povinnosti, jestliže škoda je vyvolána zvláštní povahou provozu zařízení, jež jsou označena jako motorová vozidla, motorová plavidla a letadla. Jde o odpovědnost objektivní, při níž se odpovědná osoba (provozovatel) nemůže zprostit odpovědnosti tím, že prokáže nedostatek zavinění, její odpovědnost je vyloučena jen při splnění tzv. liberačních důvodů (§ 428 obč. zák.); zákon tím poskytuje zvýšenou ochranu poškozenému a reflektuje skutečnost, že dopravní prostředky představují více či méně složitá technická zařízení, s jejichž provozem jsou spojeny zvýšené nároky na jejich ovládání, pohybují se zpravidla vyšší rychlostí, mají značnou kinetickou energii, a vykazují proto zvýšené riziko

vzniku škod pro přepravované osoby či pro okolí. Objektivní odpovědnost se spojuje právě s těmito projevy typickými pro provoz dopravních prostředků, zejména s jeho působením na okolí či dovnitř způsobem, který je výsledkem vlastností dopravního prostředku, schopného přemísťovat se z místa na místo a přepravovat přitom osoby či věci.

11. Škoda je způsobena zvláštní povahou provozu motorového vozidla tehdy, je-li způsobena jeho typickými vlastnostmi, zejména zvýšenou rychlostí, omezenou ovladatelností, vysokou hmotností, technickou konstrukcí či charakterem (pevnost, tvrdost) použitých materiálů; působení těchto faktorů musí být spojeno s využitím dopravního prostředku k jeho provozu. O provoz jde nejen při nejčastější a nejobvyklejší činnosti, jíž je jízda vozidla, nýbrž i v případě přípravy k jízdě, bezprostředních úkonů po ukončení jízdy, uvedení motoru do chodu v garáži (viz rozsudek bývalého Nejvyššího soudu SSR ze dne 27. 10. 1971, sp. zn. [1 Cz 42/71](#), č. 9/1972 Sbírky), jakož i samovolného pohybu vozidla bez současného uvedení jeho motoru do chodu (viz zprávu bývalého Nejvyššího soudu SSR ze dne 23. 11. 1983, sp. zn. [Cpj 10/83](#), č. 3/1984 Sbírky). Jedním z důvodů pro širší pojetí provozu motorového vozidla je samotné naplnění smyslu a účelu institutu objektivní odpovědnosti za škodu v dopravě. Tím je zvýšená a účinná ochrana poškozených před škodami vyplývajícími z rizikové činnosti, která není člověkem plně ovladatelná, a v případě vzniku škody je pro poškozeného s ohledem na specifický charakter této činnosti podstatně ztížená možnost prokázat předpoklady odpovědnosti za zavinění konkrétního škůdce, jelikož pravidelností v dopravě je komplikovanost nehodových dějů a spolupůsobení několika příčin najednou. Účinnou ochranu poškozeným je třeba poskytnout vždy, když jim škoda vznikne ve věcné souvislosti s provozem dopravy či dopravního prostředku a je způsobena jeho zvláštní povahou.

12. Z relevantní judikatury, na kterou odkázaly soudy obou stupňů, vyplývá, že v provozu není vozidlo, které je z něj vzhledem ke konkrétním okolnostem vyřazeno vhodným a přiměřeným způsobem tak, aby nevytvářelo překážku pro ostatní účastníky provozu. Zpravidla tomu tak bude při odstavení vozidla na k tomu určeném parkovišti či odpočívadle, případně je-li odstaveno dlouhodobě (srov. např. již citované rozhodnutí č. 3/1984 Sbírky). Na druhou stranu k vyřazení vozidla z provozu nepostačí pouhé jeho zanechání nevhodným způsobem na takovém místě, kde bude tvořit překážku pro ostatní účastníky provozu (rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 18. 3. 2015, sp. zn. [25 Cdo 3925/2013](#), č. 71/2015 Sbírky). Ve všech těchto případech šlo ovšem o posouzení, zda při srážce s jiným vozidlem působí takto odstavené vozidlo svými vlastnostmi jako dopravní prostředek a zda nastává tzv. střet provozů ve smyslu § 431 obč. zák.; zvláštní povaha provozu vozidla se totiž může projevit i samotným výskytem vozu v místě dopravní nehody. Toto jinak správné a logické pravidlo se ovšem nemůže uplatnit v nyní projednávané věci, neboť zde se vozidlo zaparkované v budově nestřetlo s jiným dopravním prostředkem, nýbrž se samovznítlo z důvodu závady na elektroinstalaci, a způsobilo tak jinému škodu. Není proto namístě otázka, zda a jak dlouho před škodnou událostí bylo vozidlo odstaveno z aktivního používání, nýbrž je rozhodující, zda tento jeho specifický projev (závada elektroinstalace) představuje zvlášť kvalifikovanou okolnost označenou zákonem za zvláštní povahu provozu motorového vozidla.

13. Není pochyb o tom, že elektroinstalace vozidla je jeho vnitřní součástí, má technickou povahu, slouží k provozu vozidla a vyznačuje se potenciální nebezpečností v případě selhání jak při pohybu vozidla, tak v jeho klidovém stavu. Porucha takovéto technické součásti zaparkovaného vozu je vnitřní poruchou způsobilou projevit se navenek a vyvolat nepříznivé účinky na okolí, jak se stalo i v projednávané věci. Taková závada je tudíž nežádoucím projevem právě těch vlastností vozidla, které jsou spojeny s jeho provozem, vyplývají z jeho povahy dopravního prostředku, a mají dokonce původ v provozu vozidla, jak má na mysli i ustanovení § 428 obč. zák., které ostatně v případě technických poruch vylučuje možnost liberace z přísné objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla (srov. např. usnesení Nejvyššího soudu ze dne 29. 3. 2011, sp. zn. [25 Cdo 948/2010](#), Soubor C 9719). Není přitom rozhodné, jak dlouhá doba uplynula od zaparkování vozidla či úkonů spojených s jeho

obsluhou, nýbrž to, že technickou závadou na vozidle, které bylo k dopravě způsobilým prostředkem a nebylo z provozu dlouhodobě či trvale vyřazeno, se projevily vlastnosti, typické pro jeho provoz, jak zní dikce ustanovení § 427 obč. zák. i jaký je jeho smysl. Jsou-li stále dokonalejší vozidla vybavena takovými technickými prostředky, které i při zdánlivé nečinnosti či pomyslném odstavení vozidla z provozu (ve smyslu jeho pohybu) mohou vyvolat újmy srovnatelné s nepříznivými účinky pohybujících se vozů, je třeba i na takové typy havárií hledět jako na projev zvláštní povahy provozu motorového vozidla. Lze tedy uzavřít, že škoda vyvolaná závadou na elektroinstalaci zaparkovaného (nikoliv trvaleji odstaveného) automobilu, která vedla ke vznícení vozu a následnému požáru objektu, je škodou způsobenou provozem motorového vozidla, s nímž § 427 obč. zák. spojuje objektivní odpovědnost provozovatele za škodu a § 6 odst. 2 zákona č. 168/1999 Sb. zakládá přímý nárok poškozeného proti pojistiteli odpovědnosti takového provozovatele.

14. Z těchto důvodů je zřejmé, že odvolací soud nesprávně vyložil § 427 obč. zák., a proto dovolací soud jeho rozsudek podle § 243e odst. 1 o. s. ř. zrušil včetně závislých výroků o náhradě nákladů řízení a věc mu vrátil k dalšímu řízení (§ 243e odst. 2 věta první o. s. ř.). Právní názor vyslovený v tomto rozsudku je závazný. V novém rozhodnutí o věci soud rozhodne o náhradě všech nákladů řízení včetně řízení dovolacího (§ 243g odst. 1 o. s. ř.).