Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 27. 5. 2021, sp. zn. 25 Cdo 3073/2020, ECLI:CZ:NS:2021:25.CDO.3073.2020.1

Číslo: 38/2022

Právní věta:

Podílel-li se na průběhu nehodového děje a rozsahu vzniklé škody při střetu vlaku s nákladní automobilovou soupravou významným způsobem též návěs, pak škodu vyvolala nejen zvláštní povaha provozu tahače, nýbrž i zvláštní povaha provozu návěsu; v takovém případě není důvod omezit výši pojistného plnění z odpovědnosti za újmu vyvolanou provozem motorového vozidla jen maximální výší pojistného plnění stanoveného v pojistné smlouvě týkající se tahače.

Soud: Nejvyšší soud

Datum rozhodnutí: 27.05.2021

Spisová značka: 25 Cdo 3073/2020

Číslo rozhodnutí: 38

Číslo sešitu: 4

Typ rozhodnutí: Rozsudek

Hesla: Odpovědnost za škodu způsobenou provozem dopravních prostředků, Pojištění odpovědnosti za škodu

Předpisy: Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/103/ES
§ 2 zákona č. 168/1998 Sb.
§ 2 zákona č. 56/2001 Sb.
§ 2927 o. z.
§ 6 zákona č. 168/1998 Sb.

Druh: Rozhodnutí ve věcech občanskoprávních, obchodních a správních

Dotčená rozhodnutí:

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 31. 8. 2017, sp. zn. 25 Cdo 3485/2016, uveřejněný pod číslem 149/2018 Sbírky soudních rozhodnutí a stanovisek, část občanskoprávní a obchodní

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 18. 3. 2015, sp. zn. 25 Cdo 3925/2013, uveřejněný pod číslem 71/2015 Sbírky soudních rozhodnutí a stanovisek, část občanskoprávní a obchodní

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 12. 12. 2017, sp. zn. 23 Cdo 4321/2017

Rozsudek SDEU ze dne 21. 1. 2016 ve spojených věcech C 359/14 a C 475/14

Rozsudek SDEU ze dne 20. 12. 2017, ve věci C-334/16, Torreiro proti AIG Europe limited

Rozsudek SDEU ze dne 4. 9. 2014, ve věci C-162/13, Damijan Vnuk proti Zavarovalnica Triglav d.d.

Rozsudek SDEU ze dne 28. 11. 2017, ve věci C-514/16, Rodrigues de Andrade proti Proenca Salvador a dalším

Sbírkový text rozhodnutí:

Nejvyšší soud k dovolání žalobkyně zrušil rozsudek Krajského soudu v Ostravě ze dne 20. 5. 2020, sp. zn. 11 Co 277/2019, a rozsudek Okresního soudu v Novém Jičíně ze dne 20. 6. 2019, sp. zn. 14 C 204/2018, a věc vrátil Okresnímu soudu v Novém Jičíně k dalšímu řízení.

I.
Dosavadní průběh řízení

1. Okresní soud v Novém Jičíně rozsudkem ze dne 20. 6. 2019, č. j. 14 C 204/2018-152, zamítl žalobu, jíž se žalobkyně domáhala zaplacení 33 936 829 Kč s příslušenstvím, a rozhodl o náhradě nákladů řízení. Svůj požadavek žalobkyně dovozovala ze skutečnosti, že žalovaná byla ke dni 22. 7. 2015 pojistitelkou odpovědnosti za škodu způsobenou provozem nákladního automobilu – tažného vozidla SCANIA P124 registrovaného v Polsku (dále též jen „tahač“) a přípojného vozidla KRONE SDP 7 (dále též jen „návěs“), přičemž způsob jízdy této jízdní soupravy provozované polskou podnikatelkou M. W. vedl k nehodě v železniční stanici S., při níž byly usmrceny tři osoby, zraněno bylo dvacet pět osob a současně vznikly škody na majetku Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, na majetku žalobkyně (zejména poškození vlakové soupravy Pendolino) a na majetku společnosti J. a.s. Žalobkyni vznikla na vlakové soupravě škoda v celkové výši 212 232 181 Kč, škodní zástupce žalované jí uhradil pojistné plnění ve výši 33 936 829 Kč. Předmětem sporu mezi žalobkyní a škodním zástupcem byla otázka, zda má být škodní událost likvidována pouze z pojištění tahače, či z pojištění tahače i návěsu současně, přičemž v takovém případě by žalobkyni náleželo pojistné plnění v celkové výši 67 873 658 Kč, a měla by jí tak být doplacena žalobou požadovaná částka. Žalobkyně se tedy jako jedna z poškozených při nehodě domáhá doplacení poměrné částky ze stanoveného limitu pojistného plnění 35 000 000 Kč pro tahač a z téhož limitu pojistného plnění pro návěs podle § 9 a § 3a zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla (dále též jen „zákon č. 168/1999 Sb.“). Soud vyšel ze zjištění, že dopravní nehodu způsobil řidič silniční nákladní jízdní soupravy S. W. S., který byl pravomocně odsouzen za přečin obecného ohrožení z nedbalosti rozsudkem Okresního soudu v Novém Jičíně sp. zn. 20 T 200/2015, neboť dne 22. 7. 2015 vjel na železniční přejezd, ač již více než třicet sekund byla dávána výstraha přejezdového zabezpečovacího zařízení, a v okamžiku, kdy se již tato souprava nacházela na přejezdu, sklopily se závory, takže v kolejišti celostátní elektrifikované dvoukolejní tratě zůstala stát větší část soupravy, do níž následně narazila po druhé staniční koleji přijíždějící vlaková souprava Pendolino jedoucí ze stanice Bohumín do stanice Františkovy Lázně. Vlaková souprava narazila do pravého boku silniční soupravy v místě za kabinou řidiče, jež se odtrhla od podvozku a zůstala na přejezdu, zbytek soupravy byl tlačen před vlakovou soupravou až do prostoru konce druhého nástupiště, kde se vlak zastavil. Soud dovodil, že za škodu vzniklou při této nehodě žalobkyni odpovídá podnikatelka M. W. provozující jízdní soupravu, avšak žalovaná, jakožto pojistitel odpovědnosti provozu jízdní soupravy tvořené tahačem a návěsem, u nějž bylo sjednáno pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem tahače, vyplatila žalobkyni odpovídající poměrnou část z limitu pojistného plnění. Soud se při zvažování, má-li žalobkyně podle zákona č. 168/1999 Sb. právo na výplatu pojistného plnění za škodu způsobenou provozem vozidla ve smyslu § 2927 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku (dále též jen „o. z.“), též z pojištění návěsu, zabýval především otázkou, zda byla škoda způsobena provozem celé jízdní soupravy, tedy i návěsem. Vyložil, že základním znakem provozu dopravního prostředku je pohyb, přičemž jako provoz lze pojímat i činnosti související s jízdou, případně vytvoření překážky pro ostatní účastníky provozu v důsledku

selhání řidiče. Je-li provoz dopravního prostředku vázán na motorickou sílu, je prostředek v provozu, jen je-li jí využito. Oproti tomu vozidlo vlečené jiným vozidlem je součástí provozu vozidla vlekoucího. V daném případě najel řidič tahače nehledě na výstražná znamení na železniční přejezd, vozidlo tedy dospělo na místo střetu s využitím vlastnosti pro ně typické – motorické síly. Návěs však byl pouze pasivním prvkem soupravy, příčinou nehody bylo aktivní působení tahače, jímž byl návěs ovládán, jenž způsobil, že se návěs nacházel na místě střetu, kam jej tahač dovezl a zastavil. Je přitom bez významu, že přípojné vozidlo bylo v průběhu nehodového děje odtrženo od tažného vozidla. Soud rovněž přihlédl k tomu, že pojistné za tahač je mnohonásobě vyšší než za návěs, což dokládá rozdílný pohled na pojistnou ochranu vztahující se k provozu návěsu oproti provozu tahače. Škodu vzniklou žalobkyni je tak třeba přičítat výlučně provozu tahače, jehož byl návěs pouhou součástí. Požadavek žalobkyně tedy soud shledal nedůvodným.

2. Krajský soud v Ostravě rozsudkem ze dne 20. 5. 2020, č. j. 11 Co 277/2019-195, rozsudek soudu prvního stupně ve výroku ve věci samé potvrdil, změnil jej v nákladovém výroku a rozhodl o náhradě nákladů odvolacího řízení. Odvolací soud shledal správnou úvahu soudu prvního stupně, že škoda nebyla způsobena provozem návěsu. Předmětný nehodový děj je třeba hodnotit jako střet dvou provozů různých druhů, a to jízdní soupravy tvořené tahačem a návěsem s vlakovou soupravou, přičemž příčinou střetu obou provozů bylo zaviněné protiprávní jednání řidiče soupravy provozované M. W. V důsledku střetu se pak odtrhla zadní část jízdní soupravy – návěsu s nákladem, což bylo dalším ze škodních následků původního střetu dvou provozů. Odpovědnost za škodu nese provozovatel jízdní soupravy, žalovaná tedy jako pojistitel byla povinna vyplatit žalobkyni pojistné plnění za újmu způsobenou provozem tahače v rámci limitu daného pojistnou smlouvou týkající se odpovědnosti za újmu tímto tahačem způsobenou. Odvolací soud rovněž (bez označení konkrétních rozhodnutí) vyslovil závěr, že i nadále jsou použitelné judikatorní závěry vyslovené před účinností zákona č. 168/1999 Sb., a zdůraznil, že navzdory absenci explicitní definice v platném právu je nutné pokládat provoz tažného a zapojeného vozidla pro účely rozhodování o rozsahu pojistného plnění podle zákona č. 168/1999 Sb. za provoz jediný.

II.
Dovolání a vyjádření k němu

3. Proti rozsudku odvolacího soudu podala dovolání žalobkyně spatřující přípustnost dovolání v otázce, kterou doposud české soudy neřešily a která by současně měla být posouzena jinak, než jak učinily soudy nižších stupňů v projednávané věci. Odvolací soud pochybil při výkladu § 2816 o. z., nevyhodnotil-li soupravu sestávající ze dvou vozidel, z nichž každé má uzavřeno pojištění odpovědnosti, která je osobou řidiče propojena do jednoho dopravního (nikoliv však provozního ve smyslu právním) celku, jako soupravu krytou množným (souběžným) pojištěním odpovědnosti jednoho pojistitele. Jelikož pojištění odpovědnosti bylo uzavřeno jak na tažné vozidlo, tak i na vozidlo návěsu, které byly spojeny do soupravy tvořící podle mylného názoru soudů nižších stupňů jeden provoz, je nesporné, že souprava byla kryta množným (souběžným) pojištěním odpovědnosti. Dovolatelka dále vytýká soudům nižších stupňů, že vycházely z neúčinných právních předpisů, pokládaly-li soupravu složenou z tažného a přípojného vozidla za jedno motorové vozidlo, ač tato konstrukce byla účinnou právní úpravou opuštěna. Souprava není pojmem zákona č. 168/1999 Sb. a stále se jedná o dvě samostatná vozidla, z nichž každé má ze zákona pojištění odpovědnosti. Nezná-li české právo pojištění odpovědnosti soupravy, ale vždy se jedná o pojištění dvou vozidel spojených do soupravy, nedává smysl omezovat nároky poškozených na plnění z jedné pojistné smlouvy. S ohledem na absenci vnitrostátní judikatury poukázala dovolatelka na rozsudek německého Spolkového soudního dvora č. IV ZR 279/08 ze dne 27. 10. 2010, v němž se tento soud vyslovil ve prospěch množného pojištění soupravy skládající se z traktoru a přívěsu, z nichž každé mělo samostatné pojištění odpovědnosti za škodu. Z žádného zákona přitom nevyplývá, že by pojištění odpovědnosti mělo pokrývat pouze škody způsobené přívěsem, jen není-li připojen k motorovému

vozidlu. Aktivní či pasivní role jednotlivých vozidel soupravy kryté množným pojištěním ve smyslu § 2816 o. z. je relevantní pouze k případnému vypořádání mezi pojistiteli. Krajský soud podle dovolatelky pochybil též při interpretaci rozhodnutí Soudního dvora Evropské unie ve spojených věcech C 359/14 a C 475/14, měl-li za to, že z nich neplyne souběžná odpovědnost provozovatele tažného a přípojného vozidla k pojistnému plnění, byť z něj lze logicky dovozovat možnost žádat plnění z obou pojištění, přesáhne-li škoda stanovený limit. V souladu s rozhodnutím Soudního dvora EU ze dne 4. 9. 2014, C-162/13, se přitom za provoz vozidla pokládá jakékoliv použití vozidla odpovídající jeho obvyklé funkci, tedy bez zohlednění aktivní či pasivní role v soupravě. Byl-li návěs v provozu, protože plnil svou funkci – přepravoval náklad, nepřestal být v provozu jen proto, že byl spřažen s tahačem, který táhl návěs. Škoda pak vznikla v příčinné souvislosti jak s provozem tahače, tak návěsu, protože pokud by návěs nebyl naložen nákladem a spojen s tahačem, byla by škoda na majetku dovolatelky nepoměrně nižší. Po nárazu vlaku navíc došlo k rozpojení soupravy a převážná část škody byla způsobena návěsem, jehož hmotnost a kinetická energie byla trojnásobná ve srovnání s tahačem. Návěs tak nepochybně sehrál aktivní roli, způsobil-li škodu v okamžiku, kdy již nebyl součástí soupravy. Soudy nižších stupňů se rovněž nevypořádaly se závěry vyslovenými v rozsudku Nejvyššího soudu ze dne 18. 3. 2015, sp. zn. 25 Cdo 3925/2013, podle nichž je třeba poskytnout účinnou ochranu poškozeným vždy, vznikne-li jim škoda v souvislosti s provozem dopravy nebo dopravního prostředku a je způsobena zvláštní povahou provozu a v rámci jejího dosažení je třeba provoz motorového vozidla pojímat šířeji. Navrhla, aby dovolací soud zrušil rozhodnutí odvolacího soudu a věc mu vrátil k dalšímu projednání.

4. Žalovaná ve vyjádření k dovolání označila za správné závěry odvolacího soudu, jež současně obsáhle citovala, dále poukázala na to, že výkladem § 2816 o. z. se odvolací soud nezabýval, a nesouhlasila s interpretací daného ustanovení žalobkyní. Za nepřípadný považuje odkaz dovolatelky na rozhodnutí německého Spolkového soudního dvora, jenž vykládá úpravu, která není pramenem českého práva a nadto již není aktuální. Z dále zmiňovaného rozsudku Soudního dvora EU ve věcech C 359/14 a C 475/14 se podle žalované nepodává, že by unijní úprava předepisovala dělení odpovědnosti mezi provozovatele tažného a přípojného vozidla. V rozsudku Soudního dvora EU ve věci C 162/13 pak bylo akceptováno, že valník je součástí traktoru, což značí, že i v projednávané věci je třeba pokládat návěs za součást tahače. Žalovaná dále míní, že nebyla splněna podmínka vzniku povinnosti k výplatě pojistného plnění spočívající v tom, aby škoda byla způsobena provozem návěsu, neboť ke vzniku škody v daném případě došlo provozem tahače. Není přitom podstatné, čím byla škoda způsobena, ale provozem čeho. S poukazem na rozhodnutí bývalého Nejvyššího soudu ČSR ze dne 2. 6. 1930, sp. zn. Rv I 1451/29, publikované ve Vážného sbírce pod č. 10010/1930 (dále též jen „Vážný 10010/1930“) zdůrazňuje též závislost jízdy přípojného vozidla na jízdě tažného vozidla, jež činí z provozovatele tažného vozidla též provozovatele vozidla připojeného. Za správné má žalovaná i úvahy soudů poukazující na nižší sazbu pojistného pro návěsy, což odpovídá i výši příspěvků, které jsou podle vyhlášky č. 205/1999 Sb. provádějící zákon č. 168/1999 Sb., povinni hradit provozovatelé nepojištěných vozidel České kanceláři pojistitelů a které jsou pro přípojná vozidla podstatně nižší než pro tahače. Opomenout pak nelze též soudní praxi považující tažné a přípojné vozidlo za jeden provoz (Vážný 10010/1930 a rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 27. 4. 2017, sp. zn. 25 Cdo 1244/2017). Ve prospěch hodnocení provozu jako jednoho vozidla hovoří podle žalované rovněž historie právní úpravy, polská právní úprava i zamýšlená evropská úprava předpokládající hrazení škod z pojištění přípojného vozidla jen v určitých situacích. Navrhla tedy, aby dovolání bylo zamítnuto.

III.
Přípustnost dovolání

5. Nejvyšší soud jako soud dovolací (§ 10a o. s. ř.) dospěl k závěru, že dovolání bylo podáno včas, oprávněnou osobou (§ 240 odst. 1 o. s. ř.), za splnění zákonné podmínky advokátního zastoupení (§

241 odst. 1 a 4 o. s. ř.), a je přípustné pro řešení otázky povinnosti pojistitele odpovědnosti z provozu vozidel k pojistnému plnění, byla-li škoda způsobena jízdní soupravou složenou z tahače a návěsu.

IV.
Důvodnost dovolání

6. Podle § 2927 odst. 1 o. z. kdo provozuje dopravu, nahradí škodu vyvolanou zvláštní povahou tohoto provozu. Stejnou povinnost má i jiný provozovatel vozidla, plavidla nebo letadla, ledaže je takový dopravní prostředek poháněn lidskou silou.

Podle § 1 odst. 1 písm. a) zákona č. 168/1999 Sb. tento zákon zapracovává příslušné předpisy Evropských společenství a upravuje pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla (dále jen „pojištění odpovědnosti“).

Podle § 6 odst. 1 zákona č. 168/1999 Sb. pojištění odpovědnosti se vztahuje na každou osobu, která je povinna nahradit újmu způsobenou provozem vozidla uvedeného v pojistné smlouvě.

Podle § 2 písm. a) zákona č. 168/1999 Sb. pro účely tohoto zákona se rozumí vozidlem silniční vozidlo, zvláštní vozidlo, trolejbus; za vozidlo se nepovažuje vozík pro invalidy, potahové vozidlo a nemotorové vozidlo tažené nebo tlačené pěší osobou, jízdní kolo a koloběžka, pokud nejsou schváleny jako druh vozidla motocykl.

Podle § 2 písm. h) zákona č. 168/1999 Sb. škodnou událostí je způsobení újmy provozem vozidla.

Podle § 2 odst. 1 zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, je silniční vozidlo motorové nebo nemotorové vozidlo, které je vyrobené za účelem provozu na pozemních komunikacích pro přepravu osob, zvířat nebo věcí.

Podle § 2 odst. 3 zákona č. 56/2001 Sb. přípojné vozidlo je silniční nemotorové vozidlo určené k tažení jiným vozidlem, s nímž je spojeno do soupravy.

7. Obdobě jako zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, účinný do 31. 12. 2013, zakládá zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, účinný od 1. 1. 2014, v § 2927 odst. 1 objektivní odpovědnost za škodu způsobenou provozem dopravy a dopravního prostředku. Zatímco však zákon č. 40/1964 Sb. odvozoval vznik přísnější objektivní odpovědnosti za škodu způsobenou provozem dopravního prostředku též z toho, že se jedná o provoz vyjmenovaných motorových dopravních prostředků, účinná právní úprava od podmínky motorového pohonu záměrně upouští (viz Eliáš, K. a kol.: Nový občanský zákoník s aktualizovanou důvodovou zprávou a rejstříkem, Praha: Sagit, 2012, s. 1036) a ze svého rozsahu vylučuje toliko vozidla, plavidla nebo letadla poháněná lidskou silou. Nadále je tedy možné za provoz dopravního prostředku ve smyslu uvedeného ustanovení pokládat například i provoz bryčky jakožto vozidla pohybujícího se za pomoci tažných zvířat. I z tohoto úhlu je třeba nahlížet na uplatnitelnost předchozích závěrů právní teorie a praxe vyslovujících se k pojmu škoda způsobená provozem dopravního prostředku a akcentujících v souladu s dřívější právní úpravou jejich vázanost na vybavení vozidla motorem.

8. Lze podotknout, že na odlišných normativních východiscích je založeno též žalovanou odkazované rozhodnutí Vážný 10010/1930, jež se zaobíralo výkladem zákona č. 162/1908 ř. z., o ručení za škody z provozování jízdních silostrojů (automobilů), upravujícího povinnost k náhradě škody způsobené provozováním silničního vozidla (jízdního silostroje) živelnou silou na veřejných silnicích a cestách, tzn. opět rozdílně definovaného dopravního prostředku s důrazem na povahu jeho pohonu. Odkaz žalované na usnesení Nejvyššího soudu ze dne 27. 4. 2017, sp. zn. 25 Cdo 1244/2017, pak opomíjí, že tímto rozhodnutím byla vyslovena pouze nepřípustnost podaného dovolání, aniž by se Nejvyšší soud mohl zabývat věcným přezkumem napadeného rozhodnutí a případně se v návaznosti na uplatněné

dovolací důvody (viz § 242 o. s. ř.), jimiž je ve svém přezkumu v zásadě vázán, vyslovit k otázce provozu tažného a přípojného vozidla (obdobně by nebylo možné ve prospěch opačného závěru argumentovat usnesením Nejvyššího soudu ze dne 29. 11. 2011, sp. zn. 25 Cdo 3737/2009, ve sporu, v němž se žalobci domáhali plnění z pojištění tahače a návěsu, v němž rovněž nebyl procesní prostor pro řešení dané otázky).

9. Nadále přitom lze v souladu s dosavadní judikaturou vyjít z toho, že zákon úpravou zpřísněné objektivní odpovědnosti 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, jsou vybaveny složitými mechanickými i počítačovými komponenty a systémy, 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 přemisťovat se z místa na místo a přepravovat přitom osoby či věci. Škoda je způsobena zvláštní povahou provozu tehdy, je-li způsobena jeho typickými vlastnostmi, zejména zvýšenou rychlostí, omezenou ovladatelností, vysokou hmotností, technickou konstrukcí či charakterem použitých materiálů; působení těchto faktorů musí být spojeno s využitím dopravního prostředku k jeho provozu (srov. např. rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 12. 12. 2017, sp. zn. 23 Cdo 4321/2017, či rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 31. 8. 2017, sp. zn. 25 Cdo 3485/2016, uveřejněný pod číslem 149/2018 Sbírky soudních rozhodnutí a stanovisek, dále též jen „Sbírka“). Nejčastějším a nejobvyklejším projevem provozu vozidla je samotná jízda, úkony k její přípravě a její následné ukončení, jak se ovšem rovněž podává z odkazovaných rozsudků, zvláštní povaha provozu se může projevit i samotným výskytem vozidla v místě dopravní nehody.

10. Samotný termín vozidlo přitom občanský zákoník nedefinuje, podává se z něj toliko to, že nadále již není zapotřebí, aby šlo o dopravní prostředek motorový, z úpravy § 2927 o. z. je vyloučen jen dopravní prostředek poháněný lidskou silou. Při výkladu daného pojmu se přitom nabízí přihlédnout k věcně souvisejícím právním předpisům upravujícím problematiku pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem a kategorizaci vozidel pro účely úpravy silničního provozu, neboť v zájmu jednotného výkladu právního řádu a s ohledem na úzkou věcnou provázanost daných předpisů je nutno daný termín pojímat shodným způsobem. V souladu s vymezením vozidla s výše citovaným § 2 zákona č. 168/1999 Sb. ve spojení s § 2 odst. 3 zákona č. 56/2001 Sb. je pod tento termín podřaditelné též přípojné vozidlo (zákon č. 168/1999 Sb. pod pojem vozidlo řadí mimo jiné vozidlo silniční, zákon č. 56/2001 Sb. tento pojem blíže rozvíjí tak, že jím rozumí přípojné vozidlo silniční jakožto nemotorové vozidlo určené k tažení jiným vozidlem). Provázání obou zmíněných ustanovení stvrzuje poznámka pod čarou k úpravě v § 2 zákona č. 168/1999 Sb. odkazující na zákon č. 56/2001 Sb., která, byť nemá normativní účinek (viz nález Ústavního soudu ze dne 2. 2. 2000, sp. zn. I. ÚS 22/99), může posloužit jako určité interpretační vodítko. Oproti tomu v nyní účinné právní úpravě již není obsaženo pravidlo, které by za vozidlo prohlašovalo i jízdní soupravu, jak tomu bylo za účinnosti vyhlášky č. 492/1991 Sb., kterou se stanoví rozsah a podmínky zákonného pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla, účinné do 31. 12. 1999. Za škodnou událost pak § 2 zákona č. 168/1999 Sb. pokládá způsobení újmy provozem vozidla, nikoliv provozem jízdní soupravy. Využití přípojného vozidla k provozu nepochybně představuje právě jeho zapojení za tažné vozidlo tak, aby se mohlo přemisťovat a sloužit k transportu nákladů, připojením k tažnému vozidlu je rovněž dána i jeho omezená ovladatelnost, přípojné vozidlo má specifickou konstrukci a při přepravě zboží též značnou hmotnost, jež se ve výrazné míře bude odvíjet právě od převáženého nákladu, což implikuje jistou těžkopádnost a setrvačnost, není proto důvodu, aby takto nemohly být naplněny shora zmíněné znaky zvláštní povahy provozu. Ostatně v případě již zmíněného provozu bryčky tažené koňmi by patrně nevznikal spor stran existence povinnosti provozovatele nahradit škodu způsobenou právě taženou bryčkou. Bylo by tedy poněkud nelogické vylučovat z

odpovědnostních vztahů vozidlo tažené nikoliv koňmi, ale jiným vozidlem.

11. Nejvyšší soud již dříve akcentoval (rozsudek ze dne 18. 3. 2015, sp. zn. 25 Cdo 3925/2013, číslo 71/2015 Sbírky) především úzkou souvislost právní úpravy odpovědnosti za škodu způsobenou provozem dopravních prostředků a povinného pojištění této odpovědnosti. Příznačným rysem provozu dopravních prostředků je značná výše škod provozem způsobených, jejichž náhrada zpravidla není v silách jednotlivce. Povinné pojištění je součástí systému ochrany poškozených, jehož efektivitu je rovněž nutno vzít na zřetel při výkladu právních předpisů, jenž tento systém tvoří. I proto je nutné vykládat pojem provozu dopravních prostředků natolik široce, aby se těm, kdo byli provozem poškozeni, dostalo účinné ochrany.

12. Pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu vozidel je přitom harmonizováno v rámci Evropské unie, návaznost české úpravy na evropské předpisy je též připomínána v § 1 zákona č. 168/1999 Sb. Veškeré orgány členských států, včetně soudů, pak jsou podle judikatury Evropského soudního dvora povinny při uplatňování vnitrostátního práva vykládat toto právo v co možná největším rozsahu ve světle znění a účelu směrnice či jiného právního předpisu Unie, k jehož implementaci slouží (viz např. rozsudky Evropského soudního dvora ze dne 10. 4. 1984, Colson a Kamann proti Land Nordrhein – Westfalen, 14/83, a ze dne 13. 11. 1990, Marleasing SA proti La Comercial Internationale de Alimentacion SA, C-106/89). Unijní právo a judikatura Soudního dvora EU slouží jako vodítko pro výklad národního práva, pokud bylo vykládané ustanovení přijato za účelem sbližování českého práva s právem unijním (viz též rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 27. 6. 2018, sp. zn. 25 Cdo 3229/2017), což nelze opomenout ani v projednávané věci. V rozsudku Soudního dvora EU ze dne 20. 12. 2017, ve věci Torreiro proti AIG Europe limited, C-334/16, pak bylo konstatováno, že z vývoje unijní právní úpravy v oblasti povinného pojištění vyplývá, že cíl ochrany poškozených dopravními nehodami způsobenými těmito vozidly byl unijním normotvůrcem trvale sledován a posilován (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 4. 9. 2014, Vnuk proti Zavarovalnica Triglav d. d., C-162/13, body 52 až 55, jakož i ze dne 28. 11. 2017, Rodrigues de Andrade proti Proenca Salvador a dalším, C-514/16, bod 33), přičemž tomuto vývoji lze mít za odpovídající takový výklad čl. 3 směrnice 2009/103/ES, o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontrole povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění (jež nahradila předchozí směrnice z této oblasti), podle nějž pod pojem „provoz vozidel“, jenž je v něm uveden, spadají nejen případy silničního provozu, tj. provozu na veřejných komunikacích, ale že se tento pojem vztahuje i na jakékoli použití vozidla, které odpovídá jeho obvyklé funkci. Ačkoliv zmíněná rozhodnutí reagují na poněkud odlišné výkladové aspekty (lokalita provozu, nedopravní využití vozidla), akcentaci stěžejního kritéria „užití vozidla k jeho obvyklé funkci“ při zvažování, zda by jím způsobená újma měla podléhat pojištění občanskoprávní odpovědnosti ve smyslu dané směrnice, lze mít na paměti i při interpretačních nejasnostech jiné povahy. Směrnice 2009/103/ES v čl. 1 přitom do své definice vozidla explicitně zahrnuje i jakékoliv přípojné vozidlo, ať již je připojené či nepřipojené. Ukládá-li tedy směrnice přijmout členským státům opatření ohledně občanskoprávní odpovědnosti z provozu vozidel, mezi něž výslovně zařazuje i přípojná vozidla (tedy nemá je za pouhou součást vozidel tažných), jejichž obvyklou funkcí je využití k transportu nákladů zapojením za tažné vozidlo, pak lze mít za eurokonformní právě takový výklad vnitrostátní úpravy, jenž umožňuje podřadit zákonu č. 168/1999 Sb. i újmy způsobné přípojným vozidlem při převozu nákladu zapojením za tažné vozidlo. Přichází-li přitom žalovaná s námitkou, že v rozsudku Soudního dvora EU ve věci C 162/13 bylo akceptováno, že valník je součástí traktoru, což značí, že i v projednávané věci je třeba pokládat návěs za součást tahače, je třeba její výhradu poněkud usměrnit potud, že ve zmiňované věci se (i s ohledem na položenou předběžnou otázku vztahující se k povaze traktoru s valníkem jako zemědělského stroje při pohybu po dvoře statku) Soudní dvůr EU nikterak nezabýval souvztažností provozů traktoru a valníku a žalovanou dovozovaný závěr, že valník je v rámci řešené problematiky třeba pokládat za součást traktoru, nevyslovil. Z rozhodovací praxe Soudního dvora EU se přitom podává též závěr, že určení osob povinných nahradit škodu poškozenému, jakož i případné podíly

provozovatele přívěsu a provozovatele či řidiče tahače na škodě způsobené poškozenému, je třeba určit podle práva místa škody – rozsudek Soudního dvora EU ze dne 21. 1. 2016, ve spojených věcech Ergo Insurance SE proti If P&C Insurance AS a Gjensidige Baltic, AAS proti PZU Lietuva, C-359/14, C 475/14. Byť se v tomto rozhodnutí Soudní dvůr vyslovoval především k problematice kolizního práva, je z něj zřejmá akceptace možné současné odpovědnosti jak provozovatele přívěsu, tak tažného vozidla. Zdůrazňuje-li přitom žalovaná, že účinná unijní úprava nepředepisuje dělení odpovědnosti za škodu způsobenou jízdními soupravami mezi provozovatele tažného a přípojného vozidla, pak lze dodat, že tímto nejsou jakkoliv popřeny závěry výše vyslovené.

13. Lze tedy uzavřít, že i provoz přívěsu uváděného v pohyb tažným vozidlem, jež mu umožňuje pohyb po komunikacích a transport nákladů, může obstát jako provoz vozidla ve smyslu § 2927 o. z. i zákona č. 168/1999 Sb. (soudem prvního stupně upřednostňovanému kritériu aktivního a pasivního působení provozu přitom nelze, jak se rovněž podává z výše uvedeného, přiznat náležitou normativní oporu). Oba zmíněné předpisy přitom operují se škodou způsobenou provozem vozidla, nikoliv jízdní soupravou tvořenou více vozidly [v souladu s § 2 písm. i) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, jízdní souprava je souprava složená z jednoho nebo více motorových vozidel a jednoho nebo více přípojných vozidel], a to bez ohledu na to, zda je provozovatel obou vozidel totožná osoba či dvě různé osoby. Při stanovení odpovědnostních vztahů, a v návaznosti na to i povinností pojistitele ve smyslu zákona č. 168/1999 Sb., je tak nezbytné diferencovat, zda a případně jak se svým provozem na vzniku škody podílela jednotlivá vozidla jízdní soupravy (např. zda šlo o kumulativní působení obou vozidel, či jen jednoho z nich), nikoliv však bez dalšího redukovat soupravu na tažné zařízení. Pokud se přitom na nehodě podílí nemotorové přípojné vozidlo, pak lze mít za osobu odpovědnou za škodu i jeho provozovatele (viz též Melzer, F., Tégl, P. a kol.: Občanský zákoník, § 2894-3081, Velký komentář, Svazek IX, Praha: Leges, 2018, s. 541). V řadě kolizních situací bude nepochybně možné s ohledem na průběh nehodového děje spatřovat příčinu toliko v provozu tahače (např. nedá-li přednost v jízdě a narazí do jiného vozidla), mohou však vyvstat i takové okolnosti, v nichž bude návěs naopak zcela samostatným činitelem škodní události (sám se rozjede či převrátí, aniž byl zapojen, nebo vyvolá-li při jízdě kolizi technická závada návěsu); v takovém případě nastoupí odpovědnost jeho provozovatele, který může být odlišný od provozovatele tahače. Jestliže bude návěs spolupůsobit při vzniku škody a podílet se s ohledem na bezprostřední příčinu kolizní situace na škodlivém následku neoddělitelně od působení tahače, je namístě považovat újmu tím vyvolanou za následek zvláštní povahy provozu obou vozidel či provozu dopravy za použití obou. Takový výklad lze pokládat jak za odpovídající znění příslušných norem, tak i respektující jejich účel, jímž je vysoká úroveň ochrany poškozených provozem dopravních prostředků.

14. V nyní posuzovaném případě spočíval nehodový děj ve střetu dvou různých provozů, a to provozu vlakové soupravy a provozu jízdní soupravy silničních nákladních vozidel, která se vinou řidiče tahače nacházela v kolejišti, přičemž při střetu došlo k roztržení jízdní soupravy a oddělení návěsu od tahače, část soupravy mimo kabinu řidiče pak byla tlačena před vlakovou soupravou. Redukoval-li odvolací soud za těchto okolností odpovědnost za škodu způsobenou vozidly jízdní soupravy v podstatě pouze pro nemotorovou povahu návěsu na odpovědnost za škodu způsobenou tahačem, jakožto vozidlem, jehož přičiněním mělo dojít ke škodné události podle § 2 písm. h) zákona č. 168/1999 Sb., nemůže jeho závěr obstát jako správný. Neopominutelnou součástí této soupravy byl též návěs, rovněž splňující znaky vozidla ve smyslu zákona č. 168/1999 Sb. a současně též vozidla ve smyslu § 2927 o. z., jenž se v dané situaci zjevně nacházel v dráze vlaku, nadto vykazoval značnou hmotnost – 7,4 tun vlastní tonáže a byl naložen hliníkovými a nerezovými plechy o hmotnosti dalších 17,958 tun (jak se podává ze skutkových zjištění soudu prvního stupně), což nepochybně zcela zásadně ovlivnilo průběh nehodového děje a rozsah vzniklé škody. Pokud by do kolejiště vjel jen tahač nebo by návěs nebyl naložen, byl by samotný střet a z něj plynoucí rozsah škod zjevně odlišný. Okolnost, že přímo v momentu střetu se tahač a návěs nepohybovaly, přitom nevylučuje, aby šlo o

jejich provoz (srov. již zmíněné rozsudky Nejvyššího soudu sp. zn. 23 Cdo 4321/2017 a 25 Cdo 3485/2016, č. 149/2018 Sbírky), neboť povaha provozu se může projevit samotným výskytem v místě nehody, což lze nepochybně vztáhnout i na řešenou situaci. Úvahy, na nichž soudy založily svá zamítavá rozhodnutí a vyloučily možnou odpovědnost provozovatelky návěsu, a tím i úspěšné uplatnění práva žalobkyně na vyplacení pojistného plnění z pojištění odpovědnosti za škodu návěsem způsobenou, tedy nejsou správné.

15. Přihlížely-li soudy k rozdílné výši pojistného jako důvodu pro omezení rozsahu odpovědnosti provozovatele návěsu, opomněly, že pojistné by mělo podle ekonomické úvahy pojistitele odpovídat rozsahu potenciálních nahrazovaných škod, nikoliv modifikovat zákonem daný rozsah odpovědnosti pojištěného škůdce, resp. být teprve následným argumentem pro výklad normy. Soudy jsou vázány zákonem, nikoliv pojišťovací praxí. Nadto je třeba vzít v potaz, že zatímco u tahače lze očekávat, že jeho provoz se bude na případné dopravní kolizi vedoucí ke vzniku škody podílet většinou v průběhu pohybu jízdní soupravy, neboť je hybatelem návěsu při jeho využití k transportu, provoz návěsu nemusí mít vždy vliv na průběh konkrétního nehodového děje, takže lze mít i při samostatné odpovědnosti za provoz návěsu za opodstatněné nižší pojistné (případně též žalovanou vzpomínanou nižší sazbu příspěvků podle vyhlášky č. 205/1999 Sb. hrazených při porušení povinnosti mít sjednané pojištění odpovědnosti podle zákona č. 168/1999 Sb.).

16. Dožadovala-li se dovolatelka dále též výkladu § 2816 o. z., odvolací soud v návaznosti na svůj závěr, že na škodu způsobenou jízdní soupravou je třeba pohlížet jako na způsobenou tahačem, tj. pouze jedním vozidlem podléhajícím pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla, neřešil souvztažnost případných pojistných plnění z pojištění tahače a návěsu, tedy ani otázku případného množného pojištění ve smyslu uvedeného ustanovení. Na této otázce tedy napadené rozhodnutí nespočívá, a není tak ani dán prostor k tomu, aby ji Nejvyšší soud řešil v rámci přezkumu správnosti závěrů odvolacího soudu. Poukazuje-li přitom dovolatelka na rozhodnutí německého Spolkového soudního dvora, sluší se podotknout, že jakkoliv mohou být závěry přijaté zahraniční rozhodovací praxí inspirativní i pro výklad českých právních předpisů, nelze odhlížet od rozdílů daných kontextem právního řádu, v jehož rámci byly vysloveny, a je třeba bedlivě sledovat, zda jejich výklad navazuje na obdobný normativní podklad (v daném případně by nebylo možné opomenout ani to, že účinná německá úprava se přiklonila ke specifické úpravě odpovědnostních vztahů dopadající na provozovatele přívěsů, k tomu viz německý Straßenverkehrgesetz a zejména § 19 uvedeného zákona).

17. Zmiňuje-li naopak žalovaná na podporu svého stanoviska návrh legislativního usnesení Evropského parlamentu k návrhu na změnu směrnice 2009/103/ES podle publikované zprávy ze dne 28. 1. 2019 (dostupný z: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2019-0035_CS.html), v němž je obsažen jako pozměňovací návrh 36 i návrh na doplnění článku 15a vyslovujícího se k nehodám, jichž se účastní přívěs tažený poháněným vozidlem, lze k její připomínce uvést následující. Nehledě na to, že se v době posuzované nehody nejednalo o platnou součást evropské legislativy, míří uvedená úprava (jak je zřejmé i z odůvodnění návrhu) na specifické situace, v nichž není náležitě identifikovatelné tažné vozidlo, ale pouze přívěs, přičemž za této situace je k náhradě povoláván v plné výši pojistitel přívěsu (jemuž pak může případně svědčit nárok vůči pojistiteli odpovědnosti táhnoucího vozidla). Uvedené lze tedy mít i za stvrzení toho, že z pohledu evropské legislativy je akceptovatelné hrazení pojistného plnění jak pojistitelem tahače, tak návěsu, přičemž toliko pro specifickou situaci, v níž by bylo obzvláště obtížné domoci se plnění vůči pojistiteli tažného vozidla, je (bez ohledu na jakékoliv další podstatné skutečnosti) konstruována možnost žádat plnění v plné výši po pojistiteli přípojného vozidla přímo v rovině evropské úpravy. Z předmětného návrhu nikterak nevyplývá, že by z pohledu evropského normotvůrce měla být tímto komplexně vypořádána otázka povinnosti pojistitele přípojného vozidla k výplatě pojistného plnění za škodu způsobenou jízdní soupravou.

18. Ze všech těchto důvodů je zřejmé, že uplatněný dovolací důvod nesprávného právního posouzení byl naplněn, proto Nejvyšší soud rozsudek odvolacího soudu zrušil (§ 243e odst. 1 o. s. ř.); protože tyto důvody platí též pro rozhodnutí soudu prvního stupně, dovolací soud zrušil i je a věc vrátil Okresnímu soudu v Novém Jičíně k dalšímu řízení (§ 243e odst. 1 a 2 o. s. ř.).