Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 18. 3. 2015, sp. zn. 25 Cdo 3925/2013, ECLI:CZ:NS:2015:25.CDO.3925.2013.1

Číslo: 71/2015

Právní věta:

Motorové vozidlo je v provozu i tehdy, jestliže v důsledku selhání řidiče vytvoří překážku pro ostatní účastníky provozu (i provozu jiného druhu), která pro ně představuje bezprostřední nebezpečí kolize, a to bez ohledu na skutečnost, zda je v okamžiku škodné události v chodu motor takového vozidla nebo zda se vozidlo stalo bezprostředně před škodnou událostí nepojízdným a z jakých důvodů. Selháním řidiče se rozumí jakékoliv volní i mimovolní chování, jež je v příčinné souvislosti se vznikem škody, od úmyslného jednání (sebevražedný pokus, útok vozidlem, záměrné poškození vozidla), přes nedbalostní jednání (běžné nehody způsobené porušením pravidel silničního provozu), až po nezaviněná jednání (nezvládnutí složité dopravní situace, zdravotní indispozice).

Soud: Nejvyšší soud

Datum rozhodnutí: 18.03.2015

Spisová značka: 25 Cdo 3925/2013

Číslo rozhodnutí: 71

Číslo sešitu: 7

Typ rozhodnutí: Rozsudek

Hesla: Odpovědnost za škodu způsobenou provozem dopravních prostředků

Předpisy: § 427 odst. 2 obč. zák.
§ 431 obč. zák.
§ 441 obč. zák.

Druh: Rozhodnutí ve věcech občanskoprávních, obchodních a správních

Sbírkový text rozhodnutí:

Žalobce se po žalovaných domáhá náhrady škody ve výši 20 977 689,54 Kč s příslušenstvím, která mu vznikla v souvislosti se střetem vlaku R 784 (dále jen „vlak“) s osobním automobilem AUDI A 8 (dále jen „vozidlo“) dne 19. 3. 2007 na železničním přejezdu v kilometru 451,415 mezi železničními stanicemi Vraňany a Dolní Beřkovice (dále jen „železniční přejezd“).

O b v o d n í s o u d pro Prahu 1 mezitímním a částečným rozsudkem ze dne 25. 7. 2012 rozhodl o nároku žalobce tak, že vůči žalovanému 1) je nárok z 25 % po právu (výrok I), vůči žalovanému 2) je nárok z 15 % po právu (výrok II), vůči žalovanému 3) je nárok z 5 % po právu (výrok III), vůči žalovanému 4) je nárok z 5 % po právu (výrok IV), ve zbývajících 50 % není nárok vůči žalovaným 1), 2), 3) a 4) po právu (výrok V), vůči žalovanému 5) žalobu zamítl (výrok VI) a rozhodl o nákladech

řízení ve vztahu mezi žalobcem a žalovaným 5) (výrok VII). Vyšel ze zjištění, že žalovaný 2) dne 19. 3. 2007 najel vozidlem na železniční přejezd a dále do kolejiště za účelem poškození jeho podvozku, z kolejiště již však nedokázal vyjet ven a vozidlo zde zůstalo šikmo stát. Žalovaný 4) následně ve 21:13 hodin oznámil dopravní nehodu Policii ČR, ta telefonicky oznámila překážku železničního provozu výpravčímu železniční stanice Vraňany a dostavila se na místo nehody. Výpravčí oznámení Policie ČR nesprávně vyhodnotil a nařídil zastavení železničního provozu na jiné trati. V 21:29 hodin došlo ke střetu vlaku s vozidlem, vlak vykolejil a provoz na trati byl zastaven. Soud shledal podíl žalobce na vzniklé škodě podle § 441 a § 431 zákona č. 40/1964 Sb., občanského zákoníku, účinného do 31. 12. 2013, v rozsahu 50 %, neboť žalobce neměl ve svých předpisech systém jednoznačné identifikace železničních přejezdů a jeho zaměstnanec výpravčí L. T. po nesprávném vyhodnocení informace od policie uzavřel nesprávnou trať, za což byl odsouzen pro trestný čin obecného ohrožení z nedbalosti. Žalovaný 1) je povinen plnit jako pojistitel vozidla podle zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, neboť se vozidlo dostalo do kolejiště v důsledku svého provozu, jednalo se tudíž o škodu způsobenou provozem motorového vozidla ve smyslu § 427 obč. zák. Odpovědnost žalovaných 2), 3) a 4) posoudil podle § 420 obč. zák., jelikož se dopustili protiprávního jednání v příčinné souvislosti se škodou. Porušili § 4a odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o drahách. Žalovaný 2) byl shledán vinným trestným činem pojistného podvodu ve stádiu pokusu a trestným činem obecného ohrožení z nedbalosti. Žalovaní 3) a 4) byli odsouzeni za pomoc k pokusu trestného činu pojistného podvodu, když se za odměnu podíleli na trestné činnosti žalovaného 2). Soud postupoval podle § 438 odst. 2 obč. zák., tedy určil povinnost k plnění žalovaných jako dílčí podle poměrů uvedených výše, a to s ohledem na odlišnost právního posouzení nároku ve vztahu k jednotlivým žalovaným, rozličné motivy a závažnost jednání žalovaných 2), 3) a 4) a nemožnost žalovaného 1) ovlivnit jednání ostatních žalovaných. Ve vztahu k žalovanému 5) soud žalobu zamítl pro promlčení nároku.

K odvolání žalobce a žalovaného 1) změnil M ě s t s k ý s o u d v Praze rozsudkem ze dne 19. 6. 2013 rozsudek soudu prvního stupně ve výroku I tak, že se žaloba ve vztahu k žalovanému 1) zamítá a ve vztahu mezi žalobcem a žalovaným 1) nemá žádný z účastníků právo na náhradu nákladů řízení před soudy obou stupňů (výrok I), dále ve výroku II tak, že nárok žalobce vůči žalovanému 2) je po právu v rozsahu 65 % (výrok II), a ve výroku V tak, že nárok žalobce vůči žalovaným 2), 3) a 4) není v rozsahu 25 % po právu (výrok IV). Ve výrocích III a IV rozsudek soudu prvního stupně potvrdil (výrok III). Odvolací soud vycházel ze skutkových zjištění učiněných soudem prvního stupně, která považoval za dostatečná. Souhlasil se závěry soudu prvního stupně, pokud jde o odpovědnost žalovaných 2), 3) a 4), nikoliv však již s mírou jejich účasti a spoluzavinění žalobce na vzniklé škodě. Posoudil, že nejvyšší podíl odpovědnosti nese žalovaný 2), který byl iniciátorem trestného jednání, sám umístil vozidlo v kolejišti a v konečné fázi trestného jednání nebral v úvahu varování a nabádání k upuštění od jednání ze strany žalovaných 3) a 4), navíc má bohatou trestnou minulost. Naopak žalovaní 3) a 4) se na škodě podíleli v podstatně nižší míře, s trestným jednání žalovaného 2) sice souhlasili a pomáhali mu, avšak v konečné fázi jej nabádali k upuštění od dokonání skutku, žalovaný 4) poté ohlásil situaci Policii ČR. K míře spoluzavinění žalobce odvolací soud uvedl, že je třeba zvažovat prvotní protiprávní jednání žalovaných 2), 3) a 4), bez kterého by nebylo nutno vůbec uvažovat nedbalostní jednání zaměstnance žalobce, jež bylo tudíž až následkem úmyslného trestného jednání žalovaných 2), 3) a 4). S ohledem na výše uvedené určil míru podílu na škodě u žalovaného 2) na 65 % a míru spoluzavinění žalobce na 25 %, v otázce podílu na škodě u žalovaných 3) a 4) se ztotožnil s názorem soudu prvního stupně o 5% účasti. Odlišně však odvolací soud posoudil důvodnost nároku vůči žalovanému 1). Uzavřel, že „prvý žalovaný" (pozn. správně má být žalovaný 2/) vozidlo zcela vědomě ponechal v kolejišti s úmyslem dále jej neprovozovat, vozidlo nebylo připraveno ani připravováno k uvedení do výkonu své činnosti jakožto motorové vozidlo. Nejednalo se tudíž o provoz dopravního prostředku podle § 427 obč. zák. Uvedený závěr přijal s odkazem na rozsudek bývalého Nejvyššího soudu ČSR ze dne 31. 5. 1974, sp. zn. 2 Cz 10/74, uveřejněný pod č. 39/1975 Sbírky soudních rozhodnutí a stanovisek. Dále odvolací soud citoval rozhodnutí bývalého Nejvyššího soudu

Československé republiky ze dne 18. 1. 1939, Rv I 373/38 (Vážný 17185), přičemž konstatoval odlišnost posuzovaného případu od citovaného rozhodnutí.

Rozsudek odvolacího soudu napadli dovoláním žalobce a žalovaný 2).

Žalovaný 2) napadá rozhodnutí ve výrocích I, II a IV z důvodu nesprávného právního posouzení věci podle § 241a odst. 1 zákona č. 99/1963 Sb., občanského soudního řádu, a to jak nesprávného právního posouzení otázky hmotného práva, tak i otázky práva procesního. Přípustnost dovolání dovozuje z ustanovení § 237 o. s. ř. Namítá nesprávný výklad pojmu „provoz motorového vozidla", když v daném případě bylo vozidlo v provozu podle § 427 odst. 2 obč. zák. a jednalo se tudíž o střet provozů podle § 431 obč. zák. Odvolacím soudem citovaný prvorepublikový judikát dopadá právě na řešenou situaci a podporuje závěry soudu prvního stupně. Dále žalovaný 2) namítá procesní pochybení odvolacího soudu, konkrétně překvapivost rozhodnutí a porušení zásady dvojinstančnosti řízení. Nakonec namítá, že se odvolací soud nedostatečně zabýval spoluzaviněním žalobce, kdy lze hovořit dokonce o jeho výlučné odpovědnosti, jelikož jednáním jeho zaměstnance došlo k přerušení příčinné souvislosti mezi škodou a jednáním žalovaných 2), 3) a 4). Navrhuje zrušení rozsudku odvolacího soudu.

Žalobce vznáší v rámci svého dovolání právní otázku výkladu pojmu „provoz motorového vozidla", když má za to, že se v daném případě jednalo o provoz motorového vozidla a vzniklá škoda byla výsledkem střetu dvou provozů ve smyslu § 431 obč. zák. Žalovaný 2) neměl v úmyslu vozidlo trvale zanechat v kolejišti a dále jej neprovozovat, nýbrž pouze vozidlo poškodit a poté odjet, vozidlo zaklíněné v kolejišti tedy nepřestalo být v provozu. Poukazuje na charakter objektivní povinnosti pojistitele nahradit škodu způsobenou provozem vozidla a zdůrazňuje smysl a účel právní úpravy pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla. Přípustnost dovolání spatřuje podle § 237 o. s. ř. v odchýlení se od ustálené rozhodovací praxe dovolacího soudu odvolacím soudem, popřípadě v nutnosti posouzení již vyřešené právní otázky dovolacím soudem jinak.

K dovolání žalobce i žalovaného 2) se vyjádřil žalovaný 1). Ztotožňuje se s právním posouzením otázky provozu motorového vozidla odvolacím soudem, nepovažuje se za pasivně legitimovaného a navrhuje obě dovolání zamítnout. Podle jeho názoru nebyla škoda vyvolána zvláštní povahou provozu vozidla, které v době střetu s vlakem již v provozu nebylo. Žalovaný 2) zcela vědomě ponechal vozidlo v kolejišti s úmyslem jej dále neprovozovat. Naopak škoda byla důsledkem úmyslné trestné činnosti žalovaných 2), 3) a 4), nejednalo se o standardní dopravní nehodu. Taktéž se nemůže jednat o střet provozů podle § 431 obč. zák., když není splněna podmínka, že řidič nechal vozidlo stát při zachování možnosti v případě potřeby zasáhnout. Obdobný případ, kdy nešlo o střet provozů, byl řešen Nejvyšším soudem pod sp. zn. 25 Cdo 1462/2003.

K dovolání žalobce se vyjádřil taktéž žalovaný 2), který odkázal na své vlastní dovolání.

N e j v y š š í s o u d dovolání žalovaného odmítl a rozhodnutí odvolacího soudu ve výroku I zrušil a věc mu vrátil k dalšímu řízení.

Z o d ů v o d n ě n í:

Rozhodné znění občanského soudního řádu pro dovolací řízení se podává z čl. II bodů 1 a 7 zákona č. 404/2012 Sb. a čl. II bodu 2 zákona č. 293/2013 Sb. Nejvyšší soud tedy o dovolání rozhodl podle ustanovení občanského soudního řádu ve znění účinném od 1. 1. 2013 do 31. 12. 2013.

Nejvyšší soud jako soud dovolací (§ 10a o. s. ř.) shledal, že dovolání žalovaného 2) bylo podáno včas, oprávněnou osobou – účastníkem řízení (§ 240 odst. 1 o. s. ř.), za splnění zákonné podmínky advokátního zastoupení dovolatele (§ 241 odst. 1 a 4 o. s. ř.).

Dovolací argumentace žalovaného 2) směřuje v převážné části k posouzení výkladu pojmu „provoz motorového vozidla“ a skrze tuto argumentaci je napadán výrok I rozsudku odvolacího soudu, kterým byla zamítnuta žaloba proti žalovanému 1). V této části je dovolání zjevně subjektivně nepřípustné (podané tím, kdo k němu není oprávněn). Výrok I rozsudku odvolacího soudu se totiž týká výhradně žalovaného 1) a jak dovolací soud již v minulosti dovodil (srov. například usnesení Nejvyššího soudu ze dne 23. 3. 1999, sp. zn. 2 Odon 176/97, uveřejněné pod č. 3/2000 Sbírky soudních rozhodnutí a stanovisek), samostatný společník (§ 91 odst. 1 o. s. ř.) je oprávněn podat odvolání jen za sebe. Uvedený závěr se uplatní obdobně i v dovolacím řízení. Právo dovolání přísluší pouze tomu účastníku, jemuž byla rozhodnutím odvolacího soudu způsobena určitá újma v jeho právech. Nemůže je podat účastník, jemuž bylo zcela vyhověno (podmínka subjektivní přípustnosti). Jestliže zamítavý výrok činí žalovaného 1) ve sporu zcela úspěšného, nemůže v uvedeném rozsahu podat dovolání, a tím spíše ho za něj nemůže podat ani jeho samostatný společník v rozepři (žalovaný 2). Posouzení předmětné nehody jako střetu provozů podle § 431 obč. zák., jak se jej domáhá žalovaný 2), totiž nemá za následek vyloučení jeho odpovědnosti za vzniklou škodu (srov. rozsudek bývalého Nejvyššího soudu SSR ze dne 27. 9. 1977, uveřejněný pod č. 29/1979 Sbírky soudních rozhodnutí a stanovisek).

Dále žalovaný 2) napadá posouzení spoluzavinění žalobce a bez bližší konkretizace poukazuje v tomto směru na konstantní soudní rozhodovací praxi ohledně § 441 obč. zák.

Při úvaze o podílu na vzniku škody jde o určení vzájemného vztahu mezi jednáním poškozeného a škůdce a o zvážení všech skutečností, jež přispěly ke způsobení škody. Zvažují se veškeré příčiny, které vedly ke škodě, a stejně jako u škůdce lze i u poškozeného brát v úvahu jen takové jeho jednání, jež bylo alespoň jednou z příčin vzniku škody. Konečná úvaha o tom, nakolik se na způsobení škody podílel sám poškozený, a tedy v jakém rozsahu nese škodu sám, odvisí vždy od okolností konkrétního případu po porovnání všech příčin vzniku škody jak na straně škůdce, tak na straně poškozeného (srov. usnesení Nejvyššího soudu ze dne 28. 5. 2009, sp. zn. 25 Cdo 1054/2007).

Ustanovení § 441 obč. zák. patří k právním normám s relativně neurčitou hypotézou, tj. k normám, jejichž hypotéza není stanovena přímo právním předpisem a která tak přenechává soudu, aby podle svého uvážení v každém jednotlivém případě vymezil sám hypotézu právní normy ze širokého, předem neomezeného okruhu okolností. Dovolací soud pak může úvahu odvolacího soudu o tom, v jakém rozsahu se na vzniku škody podílelo jednání žalobce a žalovaného, přezkoumat pouze v případě její zjevné nepřiměřenosti (k aplikaci právních norem s relativně neurčitou hypotézou srov. například rozsudky Nejvyššího soudu ze dne 20. 5. 2009, sp. zn. 22 Cdo 1618/2007, nebo ze dne 21. 10. 2008, sp. zn. 21 Cdo 4059/2007).

Pokud odvolací soud došel na základě posouzení okolností daného případu k závěru, že žalobce se na škodě podílel v rozsahu 25 %, jelikož za nejvýznamnější příčinu škody je nutno považovat prvotní úmyslné protiprávní jednání žalovaných 2), 3) a 4), bez kterého by vůbec nebylo třeba zkoumat porušení právní povinnosti zaměstnance žalobce, nelze jeho úvahu považovat za zjevně nepřiměřenou či logicky vnitřně rozpornou. Jestliže žalovaný 2) dovozuje výlučnou odpovědnost žalobce v důsledku přerušení příčinné souvislosti mezi škodou a jednáním žalovaných 2), 3) a 4) právě jednáním zaměstnance žalobce, lze poukázat na rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 19. 12. 2012, sp. zn. 25 Cdo 1474/2011, ve kterém bylo konstatováno: „…i kdyby nějaká další skutečnost (…) mohla přispět ke vzniku škody, příčinná souvislost mezi škodnou událostí a způsobenou škodou se nepřerušuje, pokud původní škodná událost zůstává tou základní skutečností, bez níž by k následku nedošlo. K přerušení příčinné souvislosti dochází jen za situace, kdy nová okolnost působila jako rozhodující příčina, která způsobila vznik škody bez ohledu na původní škodnou událost.“ Není pochyb (vzhledem ke zjištěnému skutkovému stavu, který nepodléhá přezkumu dovolacího soudu), že v daném případě zůstává hlavní příčinou vzniku škody jednání žalovaných 2), 3) a 4). Je tudíž zjevné, že k přerušení příčinné souvislosti mezi škodou a jednáním žalovaných 2), 3) a 4) nedošlo.

Odvolací soud tedy v otázce míry spoluzavinění žalobce posoudil věc v souladu s dosavadní judikaturou dovolacího soudu. Dovolání tak není v tomto směru přípustné podle § 237 o. s. ř.

Namítané procesní vady, tj. překvapivost rozhodnutí a porušení zásady dvojinstančnosti, nesměřují k vyřešení otázky hmotného nebo procesního práva. Vady, které mohly mít za následek nesprávné rozhodnutí ve věci, nejsou samy o sobě přípustným dovolacím důvodem (§ 241a odst. 1 a § 242 odst. 3 o. s. ř.).

Nejvyšší soud tedy dovolání žalovaného 2) pro nepřípustnost odmítl podle § 243c odst. 1 o. s. ř.

Dále se Nejvyšší soud zabýval dovoláním žalobce.

Dovolání bylo podáno včas, oprávněnou osobou – účastníkem řízení (§ 240 odst. 1 o. s. ř.), za kterou jedná osoba s právnickým vzděláním ve smyslu § 241 odst. 2 písm. b) o. s. ř. Přestože žalobce neuvedl výslovně, v jakém rozsahu rozsudek odvolacího soudu napadá, dle povahy dovolacích námitek, které směřují pouze proti zamítnutí žaloby ve vztahu k žalovanému 1), posoudil dovolací soud dovolání dle jeho obsahu (§ 41 odst. 2 o. s. ř.) tak, že směřuje pouze proti výroku I rozsudku odvolacího soudu.

Dovolání je přípustné podle § 237 o. s. ř., jelikož napadené rozhodnutí odvolacího soudu závisí na vyřešení otázky hmotného práva, která v rozhodování dovolacího soudu v daných skutkových souvislostech dosud nebyla vyřešena, a to otázky, zda se v daném případě jednalo o škodu způsobenou provozem motorového vozidla podle § 427 odst. 2 obč. zák., respektive zda se jednalo o střet provozů ve smyslu § 431 obč. zák.

Nejvyšší soud napadený rozsudek přezkoumal z hlediska uplatněného dovolacího důvodu (§ 242 odst. 3, věta první, o. s. ř.) a dospěl k závěru, že dovolání žalobce je důvodné.

Rozhodné hmotné právo se podává z ustanovení § 3028 odst. 3, věty první, a § 3079 odst. 1 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, účinného od 1. 1. 2014, věc se tudíž posuzuje podle dosavadních právních předpisů, tj. podle zákona č. 40/1964 Sb., občanského zákoníku, ve znění účinném do 31. 12. 2013.

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.

Podle § 431 obč. zák. střetnou-li se provozy dvou a více provozovatelů a jde-li o vypořádání mezi těmito provozovateli, odpovídají podle účasti za způsobení vzniklé škody.

Právní úprava odpovědnosti za škodu způsobenou provozem dopravy či dopravního prostředku je odpovědností, jejímž předpokladem není porušení právní povinnosti, jestliže škoda je vyvolána zvláštní povahou provozu zařízení, jež jsou souhrnně označena jako dopravní prostředky. Jde o odpovědnost objektivní, kdy se odpovědná osoba (provozovatel) nemůže zprostit odpovědnosti tím, že prokáže nedostatek zavinění, její odpovědnost je vyloučena jen při splnění 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 přemisťovat se z místa na místo a přepravovat přitom osoby či věci.

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. Situace, kdy se jedná o provoz motorového vozidla, vykládá judikatura tradičně velmi široce. O provoz jde i v případě pouhé 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, uveřejněný pod č. 9/1972 Sbírky soudních rozhodnutí a stanovisek), jakož i v případě samovolného pohybu vozidla bez současného uvedení jeho motoru do chodu (viz zprávu bývalého Nejvyššího soudu SSR ze dne 23. 11. 1983, Cpj 10/83, uveřejněnou pod č. 3/1984 Sbírky soudních rozhodnutí a stanovisek, dále jen „R 3/1984“). 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.

Nelze přehlédnout též 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 (o takový případ jde právě v projednávané věci). 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. Nemůže být přitom rozdíl mezi ochranou poskytnutou ekonomicky silným osobám (jakou je v dané věci žalobce) a např. fyzickým osobám poškozeným na zdraví. Široký výklad § 427 obč. zák. odpovídá též interpretaci článku 3 odst. 1 směrnice Rady 72/166/EHS ze dne 24. 4. 1972 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontroly povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění, jak ji podal Soudní dvůr Evropské unie v rozsudku ze dne 4. 9. 2014 ve věci D. V. proti Zavarovalnica Triglav d. d., vedené pod sp. zn. C-162/13.

Ve světle širokého výkladu je za provoz motorového vozidla nutno považovat též situaci, kdy vozidlo v důsledku selhání řidiče vytvoří překážku pro ostatní účastníky provozu (i provozu jiného druhu), která pro ně představuje bezprostřední nebezpečí kolize, a to bez ohledu na skutečnost, zda je v okamžiku škodné události v chodu motor takového vozidla nebo zda se vozidlo stalo bezprostředně před škodnou událostí nepojízdným a z jakých důvodů. V uvedeném případě totiž stále existuje věcná souvislost vzniklé škody s provozem motorového vozidla a pro naplnění výše uvedeného účelu institutu objektivní odpovědnosti v dopravě se jeví takový výklad nezbytným.

S uvedenými závěry není v rozporu ani judikát bývalého Nejvyššího soudu Československé republiky ze dne 18. 1. 1939, sp. zn. Rv I 373/38 (Vážný 17185), na nějž odkazuje odvolací soud. Ačkoliv jde o rozhodnutí z 30. let minulého století, které se týká výkladu § 45 odst. 1 tehdy účinného zákona č. 81/1935 Sb., jsou v něm dovozené právní závěry použitelné v dnešní době potud, že i stojící vozidlo je v provozu, dokud není z provozu vyřazeno vhodným a místu, času, jakož i jiným okolnostem přiměřeným způsobem, např. takovým postavením mimo pravidelnou jízdní dráhu, že není překážkou pravidelné obecné dopravě a že při ní není třeba mít na ně zřetel. V provozu tedy není vozidlo, které je z něj vyřazeno vzhledem ke konkrétním okolnostem vhodným a přiměřeným způsobem tak, aby nevytvářelo překážku pro ostatní účastníky provozu. Zpravidla tomu tak bude v případě odstavení vozidla na k tomu určeném parkovišti či odpočívadle. V provozu taktéž nebude vozidlo, které je

dlouhodobě odstaveno (obdobně R 3/1984). Pro řádné vyřazení vozidla z provozu nepostačí pouhé jeho zanechání nevhodným způsobem na takovém místě, kde bude tvořit překážku pro ostatní účastníky provozu.

V tomto smyslu je nutné vykládat také rozsudek bývalého Nejvyššího soudu ČSR ze dne 31. 5. 1974, sp. zn. 2 Cz 10/74, uveřejněný pod č. 39/1975 Sbírky soudních rozhodnutí a stanovisek. Pokud se v tomto judikátu jako jeden z příkladů, kdy rovněž jde o provoz dopravního prostředku i v situaci, kdy vozidlo není v pohybu, uvádí, že řidič nenechal vozidlo stát bez možnosti v případě potřeby zasáhnout, míří tento judikát na obvyklé situace, kdy řidič uvedl vozidlo do klidu nebo s ním přerušil jízdu, ale nepřestal být účastníkem silničního provozu, protože má možnost v případě potřeby zasáhnout. V projednávaném případě vyznačujícím se značně neobvyklými okolnostmi však řidič pro poškození vozidla uvízlého v důsledku jeho úmyslného jednání (tedy okolnosti mající původ v provozu) na železniční trati takovou možnost neměl, a proto okolnost, že nepojízdné vozidlo na trati zanechal, respektive nepodařilo se mu jej vyprostit, nevylučuje závěr, že zůstalo v provozu.

Rovněž pojem střet provozů užitý v § 431 obč. zák. je vykládán v soudní praxi značně široce. Střetem se rozumí nejen fyzická srážka, ale též střet dopravních prostředků se zařízením jiného provozu, jakož i vzájemné škodlivé působení dvou či více provozů bez fyzického střetu vozidel, např. oslnění, vymrštění kamene, smyk na uniklých provozních kapalinách apod. Ustanovením § 431 obč. zák. se řídí i střety provozů různých druhů doprav, nejčastěji střety silničního provozu a železničního provozu na železničních přejezdech, nejsou však vyloučeny ani případy střetů jiných druhů doprav, jako např. střety vzniklé při nouzovém přistání letadla na silnici nebo dálnici (srov. R 3/1984 a R 64/1972).

V daném případě žalovaný 2) najel vozidlem na železniční přejezd a úmyslně zatočil do kolejiště, tím poškodil podvozek vozidla, již se mu nepodařilo z kolejiště vyjet a poté došlo k fyzickému střetu takto uvízlého vozidla s projíždějícím vlakem. Vozidlo tedy dospělo na místo střetu s využitím vlastnosti pro něj typické, pohybu pomocí motorické síly, zde v důsledku úmyslného jednání řidiče, tedy osoby použité v provozu, bylo poškozeno a zaklíněno, načež vytvořilo na dráze překážku bezprostředně vedoucí ke kolizi s vlakem. Není rozhodné, co bylo pohnutkou či příčinou netypického způsobu jízdy vozidla.

S ohledem na výše uvedené lze uzavřít, že vozidlo bylo v době střetu v provozu a škoda byla způsobena ve věcné a časové souvislosti s provozem vozidla. Byla vyvolána nežádoucím projevem takových vlastností vozidla, které jsou pro jeho provoz typické a vyplývají z jeho povahy coby dopravního prostředku (schopností vlastní motorickou silou dostat se do kolejiště dráhy a neschopností toto kolejiště vlastní silou opustit), tj. zvláštní povahou provozu motorového vozidla ve smyslu § 427 odst. 2 obč. zák., a způsobena byla jednáním řidiče vozidla. Jelikož došlo ke střetu provozu motorového vozidla (automobilu) a provozu drážní dopravy, použije se pro vypořádání mezi provozovateli § 431 obč. zák.

Názor žalovaného 1), že škoda byla způsobena protiprávním jednáním (trestným činem) žalovaných 2), 3) a 4), a nešlo tak o škodu způsobenou zvláštní povahou provozu, nelze přijmout. Selhání nebo nedostatek činnosti osob použitých v provozu (v daném případě řidiče vozidla – žalovaného 2) představuje okolnost mající původ v provozu (srov. R 3/1984). Selhání těchto osob se vždy přičítá provozovateli a ten nemá možnost liberace (§ 428 obč. zák.). Selháním řidiče je pak nutno rozumět jakékoliv volní i mimovolní chování, jež je v příčinné souvislosti se vznikem škody, od úmyslného jednání (sebevražedný pokus, útok vozidlem, záměrné poškození vozidla), přes nedbalostní jednání (běžné nehody způsobené porušením pravidel silničního provozu), až po nezaviněná jednání (nezvládnutí složité dopravní situace, zdravotní indispozice). Okolnost, že osoba použitá v provozu spáchala v souvislosti s provozem vozidla trestný čin, tedy nemá za následek vyloučení odpovědnosti provozovatele či vyloučení závěru, že šlo o škodu způsobenou zvláštní povahou provozu. Provoz

vozidla je objektivní skutečností. Případný úmysl řidiče konkrétního vozidla jej provozovat či neprovozovat je irelevantní za stavu, kdy se z objektivních okolností podává, že vozidlo je v okamžiku nehody v provozu. V tomto směru jsou tudíž nadbytečné úvahy obou soudů a také argumentace účastníků, zda bylo úmyslem žalovaného 2) vozidlo dále (ne)provozovat. Pokud pak žalovaný 1) odkazuje na rozhodnutí Nejvyššího soudu sp. zn. 25 Cdo 1462/2003, pomíjí, že v uvedeném případě nebyla předmětem dovolacího přezkumu otázka vymezení pojmu provozu motorového vozidla, nýbrž otázka příčinné souvislosti.

Dovolací soud dodává, že ve vztahu žalobce k žalovanému 1) a k ostatním žalovaným se jedná o dva rozdílné nároky. Zatímco nárok žalobce vůči žalovaným 2), 3) a 4) je nárokem na náhradu škody, nárok žalobce na výplatu pojistného plnění podle § 9 odst. 1 zákona č. 168/1999 Sb. uplatněný vůči žalovanému 1) jako pojistiteli je nárokem na plnění založeným zvláštním právním předpisem (k tomu srov. rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 12. 12. 2007, sp. zn. 25 Cdo 113/2006, uveřejněný pod č. 93/2008 Sbírky soudních rozhodnutí a stanovisek). Jelikož žalovaný 1) není v postavení škůdce, nelze vůči němu aplikovat ustanovení § 438 obč. zák., které upravuje odpovědnost více škůdců za jimi způsobenou škodu (k tomu srov. rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 23. 4. 2003, sp. zn. 25 Cdo 1520/2001, uveřejněný pod č. 65/2004 Sbírky soudních rozhodnutí a stanovisek, nebo rozsudek ze dne 17. 12. 2009, sp. zn. 25 Cdo 895/2008).

Jelikož právní posouzení otázky provozu motorového vozidla a střetu provozů vozidla a vlaku odvolacím soudem není správné, Nejvyšší soud dovoláním napadený rozsudek ve výroku I zrušil (§ 243e odst. 1 o. s. ř.) a v tomto rozsahu vrátil věc odvolacímu soudu k dalšímu řízení (§ 243e odst. 2, věta první, o. s. ř.).