5. 12. 2017

Vezměte, prosíme, na vědomí, že text článku odpovídá platné právní úpravě ke dni publikace.

K nároku poškozeného na náhradu škody způsobené zaparkovaným vozidlem

Předchozí i současný občanský zákoník stanovují odpovědnost provozovatele vozidla za škodu vyvolanou zvláštní povahou provozu vozidla. Jedná se přitom o přísnou (objektivní) odpovědnost, které se provozovatel zprostí pouze, prokáže-li, že škodě nemohl zabránit ani při vynaložení veškerého úsilí, které lze požadovat. Platí ovšem tato odpovědnost na škody způsobené vozidlem, které se zrovna nepohybuje, resp. není v provozu? Odpověď dává Nejvyšší soud ČR ve svém nedávném rozhodnutí.

Mališ Nevrkla Legal
Advokátní kancelář / Attorneys At Law

Předchozí a stávající právní úprava

Jak již bylo uvedeno výše, stávající i předchozí právní úprava řeší odpovědnost provozovatele vozidla v zásadě stejně. Předchozí občanský zákoník v ustanovení § 427 odst. 1 určoval, že fyzické a právnické osoby provozující dopravu odpovídají za škodu vyvolanou zvláštní povahou tohoto provozu. Dle odstavce 2 citovaného ustanovení přitom stejně odpovídá i jiný provozovatel motorového vozidla, motorového plavidla, jakož i provozovatel letadla. Možnost liberace je pak upravena v ustanovení § 428, podle něhož se své odpovědnosti nemůže provozovatel 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.

Současná úprava odpovědnosti provozovatele vozidla je obsažena v ustanovení § 2927 odst. 1 současného občanského zákoníku, podle něhož 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. Odstavec 2 pak upravuje možnosti liberace, když určuje, že povinnosti nahradit škodu se nemůže provozovatel zprostit, byla-li škoda způsobena okolnostmi, které mají původ v provozu. Jinak se zprostí, prokáže-li, že škodě nemohl zabránit ani při vynaložení veškerého úsilí, které lze požadovat.

Textace obou civilních kodexů je tedy ve věci odpovědnosti provozovatele vozidla téměř totožná, když rozdílně se vymezuje pouze pohon vozidel, s jejichž provozem se pojí zpřísněná povinnost provozovatele k náhradě škody. Předpokladem již není motorový pohon, jak tomu bylo dříve u vozidel a plavidel, a z kategorie dopravních prostředků „jiného“ provozovatele podle § 2927 odst. 1 současného občanského zákoníku se tedy vylučují pouze ty, jejichž původní hnací silou je síla lidská.

Důvodem pro speciální úpravu odpovědnosti za škody způsobené dopravními prostředky je to, 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.

Co je a není provozem?

K tomu, co je a co není provozem vozidla, existuje poměrně četná judikatura, podle níž 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 (k tomu viz například rozsudek bývalého Nejvyššího soudu SSR ve věci spis. zn. 1 Cz 42/71 ze dne 27. října 1971), jakož i v případě samovolného pohybu vozidla bez současného uvedení jeho motoru do chodu (zpráva bývalého Nejvyššího soudu SSR spis. zn. Cpj 10/83 ze dne 23. listopadu 1983).

V provozu pak dle judikatury naopak 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 (k tomu srov. například již citovanou zprávu bývalého Nejvyššího soudu SSR spis. zn. Cpj 10/83 ze dne 23. listopadu 1983).

Samovznícení zaparkovaného vozidla

Poněkud specifickou situaci ovšem Nejvyšší soud ČR posuzoval v rozsudku ve věci spis. zn. 25 Cdo 3485/2016 ze dne 31. srpna 2017, kdy z důvodu závady elektroinstalace došlo ke samovznícení nákladního vozidla zaparkovaného v budově, na níž v důsledku požáru vznikla rozsáhlá škoda.

Nejvyšší soud ČR k tomu konstatoval, že je rozhodující, zda tento specifický projev (závada elektroinstalace) představuje zvlášť kvalifikovanou okolnost označenou zákonem za zvláštní povahu provozu motorového vozidla.

Není dle něj 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. 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. 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. 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 předchozího občanského zákoníku (a § 2927 odst. 1 současného občanského zákoníku) spojuje objektivní odpovědnost provozovatele za škodu a § 6 odst. 2 zákona č. 168/1999 Sb., zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, zakládá přímý nárok poškozeného proti pojistiteli odpovědnosti takového provozovatele.

Jinými slovy je tedy dle Nejvyššího soudu ČR nutné zohledňovat skutečnost, že dopravní prostředky jsou (čím dál více) technicky složitá zařízení, přičemž i škody vyvolané ve chvílích, kdy nejsou používány ke svému primárnímu účelu (přesun osob či věcí), je třeba považovat za škody vzniklé při

provozu vozidla.

Lepší postavení poškozených ve vztahu k pojišťovnám

Jak je již naznačeno v závěru předchozího odstavce, v posuzovaném případě šlo primárně o posouzení nároku poškozeného vůči pojišťovně, a to z důvodu, že celou oblast odpovědnosti za provoz vozidel pokrývá úprava zákonného pojištění odpovědnosti.

Citovaný rozsudek lze tak považovat za další krok k nastolení vyváženějšího vztahu mezi poškozenými a pojišťovnami v oblasti dopravy. V praxi totiž často docházelo a dochází k situacím, kdy oprávněné nároky poškozených nejsou uspokojovány na základě poněkud účelové argumentace příčící se základní logice. Vedle právě citovaného rozsudku Nejvyššího soudu ČR lze z dřívější doby jmenovat například nález Ústavního soudu ČR spis. zn. I.ÚS 1902/13 ze dne 11. června 2014. Tím byla učiněna určitá přítrž praxi, kdy pojišťovny odmítaly uhradit poškozeným celou opravu poškozeného vozidla se zdůvodněním, že montáží nových dílů namísto starších poškozených dílů dochází údajně ke zhodnocení vozidla, a tudíž k neoprávněnému prospěchu poškozeného.

V praxi bude mít pochopitelně posledně uvedený judikát širší dopady než rozsudek, kterého se tento článek týká primárně. I tak se však dle mého názoru jedná o další pozitivní krok k vyjasnění a určité kultivaci vztahů mezi poškozenými a pojišťovami.

JUDr. Jakub Celerýn,
advokát

Mališ Nevrkla Legal, advokátní kancelář, s. r. o.

Longin Business Center
Na Rybníčku 5
120 00 Praha 2

Tel.: +420 296 368 350
Fax: +420 296 368 351
e-mail: law.office@mn-legal.eu

© EPRAVO.CZ – Sbírka zákonů, judikatura, právo | www.epravo.cz

Další články:

- Pozemkové úpravy aneb „malé“ vyvlastnění
- Nová éra v boji proti nekalým obchodním praktikám: Co přinese nové procesní nařízení EU?
- Licence LUC v podnikatelské strategii provozovatelů dronů
- Péče rodičů po novele od 1.1.2026
- K ukončování služebního poměru po novele zákona o státní službě
- Aktuality z práva internetu: kybernetická bezpečnost a online řešení sporů
- Zelené standardy pro výstavbu a renovace: jaké povinnosti přinese nová evropská úprava?
- Byznys a paragrafy, díl 25.: Započtení
- Zrušení bytového spoluvlastnictví včetně limitů soudní ingerence
- 2. díl ze série Pravidla a odpovědnost při provozování zimních sportů: Povinnosti provozovatele při závodech a trénincích: zabezpečení tratí a oddělení veřejného a sportovního provozu
- Protokol o předání díla jako podmínka zaplacení jeho ceny a k možné změně soudní praxe