16. 9. 2015

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

Kdy je motorové vozidlo v provozu?

Nejvyšší soud ČR se ve svém nedávném rozhodnutí vyjádřil k tomu, co vše je ještě možné zahrnout pod definici provozu motorového vozidla. Tato otázka je aktuální hned z několika důvodů. Předně má její vyřešení dopad do rozsahu odpovědnosti pojišťoven za škodu způsobenou pojištěnými vozidly (povinné ručení). Tato problematika má zároveň dopad do každodenního života většiny lidí, jelikož jen málokdo není provozovatelem vozidla, řidičem nebo třeba jen účastníkem silničního provozu. A konečně posledním důvodem, který by měl přitáhnout pozornost všech uvedených skupin, je připravovaná novelizace relevantní právní úpravy kvůli jejímu nesouladu s právem EU.

Nejvyšší soud k otázce provozu motorového vozidla

Rozhodnutí Nejvyššího soudu[1] vycházelo z události, na jejímž počátku byl pokus o pojistný podvod. Řidič totiž najel automobilem na železniční přejezd a pak i dále do kolejiště za účelem poškození podvozku vozidla. Bohužel pak z kolejiště již nedokázal vyjet ven a vůz tak zůstal na místě. Řidiči s tímto postupem pomáhaly ještě další osoby a jedna z nich informovala o vozidle blokujícím kolejiště policii. Ta informaci o překážce předala výpravčímu příslušné železniční stanice, ovšem výpravčí toto oznámení nesprávně vyhodnotil a nařídil zastavení provozu na jiné trati. Následně došlo ke střetu vlaku se zaklíněným vozidlem, vykolejení vlaku a zastavení provozu na trati.

Za těchto skutkových okolností dospěl Městský soud v Praze jako soud odvolací k závěru, že za takto způsobenou škodu neodpovídá pojišťovna, neboť vozidlo již nebylo v provozu, když bylo zcela vědomě ponecháno v kolejišti s úmyslem dále jej neprovozovat, a ani nebylo připraveno nebo připravováno k uvedení do výkonu své činnosti jakožto motorové vozidlo.

Nejvyšší soud se však s názorem odvolacího soudu neztotožnil. Naopak uzavřel, že motorové vozidlo je v provozu i tehdy, pokud 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 chodu motor takového vozidla nebo zda se vozidlo stalo bezprostředně před škodnou událostí nepojízdným a z jakých důvodů.

Nejvyšší soud nepřijal ani argumentaci dotčené pojišťovny, že škoda byla způsobena protiprávním jednáním, a nešlo tak o škodu způsobenou zvláštní povahou provozu. Podle Nejvyššího soudu spáchání trestného činu v souvislosti s provozem vozidla nemá za následek vyloučení odpovědnosti provozovatele či vyloučení závěru, že šlo o škodu způsobenou zvláštní povahou provozu. Provoz vozidla je totiž objektivní skutečností a tak je třeba na něj také nahlížet; případný úmysl řidiče konkrétního vozidla jej provozovat či neprovozovat je proto nerozhodný.[2]

Ochrana poškozených před újmou způsobenou provozem vozidla

Výklad situací, kdy se jedná o provoz motorového vozidla, je do značné míry vytvářen právě judikaturou a historicky je velmi široký. Podle judikatury jde o provoz i v případě pouhé přípravy k jízdě, bezprostředních úkonů po ukončení jízdy či třeba jen uvedení motoru do chodu v garáži. Důvodem takového široce pojatého výkladu je především ochrana poškozených před újmou, která by jim mohla v souvislosti s tak rizikovou činností, jakou je provoz dopravního prostředku, vzniknout. Z tohoto důvodu existuje také zákonná povinnost pojištění odpovědnosti pro případ vzniku újmy způsobné provozem vozidla (povinné ručení), která je upravena zákonem č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla (dále jen „zákon o pojištění odpovědnosti“).

Rozhodnutí Damijan Vnuk a připravovaná novela zákona

Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla je upraveno rovněž na unijní úrovni, a to konkrétně směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2009/103/ES ze dne 16. září 2009 o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontrole povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění (kodifikované znění, dále jen „směrnice“).[3] Unijní úprava byla do českého práva transponována právě zákonem o pojištění odpovědnosti. Tento zákon ale čeká novelizace[4] a důvodem je právě skutečnost, že zákon zcela neodpovídá požadavkům směrnice. Soudní dvůr EU ve svém nedávném rozhodnutí ve věci Damijan Vnuk[5] totiž vyložil pojem „provoz vozidla“ tak, že se vztahuje na jakékoliv použití vozidla, které odpovídá jeho obvyklé funkci. Jinými slovy, Evropský soudní dvůr potvrdil, že povinné pojištění odpovědnosti se vztahuje nejen na újmu způsobenou vozidlem v rámci silničního provozu, ale na jakoukoliv újmu způsobenou provozem vozidla (odpovídá-li použití vozidla jeho obvyklé funkci). Vzhledem k tomu, že zákon o pojištění odpovědnosti nařizuje povinnost pojistit se pouze pro případ provozu vozidel na pozemních komunikacích,[6] neodpovídá tomuto požadavku unijního práva a je nutné jej v tomto směru upravit.

Zákon o pojištění odpovědnosti má obsahovat nové ustanovení, podle něhož bude možné provozovat vozidlo pouze za podmínky, že nebezpečí vzniku povinnosti nahradit újmu způsobenou jeho provozem bude kryto pojištěním odpovědnosti (s určitými zákonem stanovenými výjimkami). Povinnost pojištění se tak nově nebude vztahovat jen na provoz na pozemní komunikaci, ale na jakýkoliv provoz vozidla, tj. i provoz mimo pozemní komunikaci. Provozem vozidla se pak podle novelizovaného zákona bude rozumět jak provoz vozidla jako dopravního prostředku podle občanského zákoníku, tak jeho jakékoliv jiné použití, které odpovídá obvyklé funkci vozidla.

V návaznosti na tuto novou zákonnou úpravu tak bude nutná rozsáhlá revize pojistných smluv upravujících povinné ručení a jejich přizpůsobení novým podmínkám. Výklad toho, co je provozem dopravního prostředku, tak v souvislosti s předkládanou novelou nabude v případě sporů z takových pojistných smluv ještě více na významu.

JUDr. Linda Kolaříková,
advokátka

Mgr. Věra Kočicová,
advokátní koncipientka

KPMG Legal s.r.o, advokátní kancelář

Pobřežní 1a
186 00 Praha 8

Tel.: +420 222 123 111
Fax.: +420 222 123 100
e-mail: lkolarikova@kpmg.cz, vkocicova@kpmg.cz

---

[1] Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR ze dne 18. března 2015, sp. zn. 25 Cdo 3925/2013.
[2] Pro úplnost uvádíme, že přestože věc byla posuzována podle příslušných ustanovení zákona č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, ve znění účinném do 31. 12. 2013 (dále jen „SOZ“), zejm. ust. § 427 a násl. SOZ, jsou uvedené závěry Nejvyššího soudu aplikovatelné i po účinnosti nového občanského zákoníku (zákona č. 89/2012 Sb.).
[3] Touto směrnicí byly zrušeny do té doby platné směrnice (směrnice 72/166/EHS, 84/5/EHS, 90/232/EHS, 2000/26/ES a 2005/14/ES), které do té doby sjednocovaly tuto oblast právní úpravy.
[4] Dne 14. srpna 2015 bylo ministerstvem financí zahájeno mezirezortní připomínkové řízení k návrhu zákona, kterým se mění zákon o pojištění odpovědnosti.
[5] Rozsudek SDEU ze dne 4. září 2014, C-162/13.
[6] Podle ust. § 1 odst. 2 zákona o pojištění odpovědnosti může (se zákonnými výjimkami) na dálnici, silnici, místní komunikaci a účelové komunikaci, s výjimkou účelové komunikace, která není veřejně přístupná (dále jen „pozemní komunikace“), provozovat vozidlo pouze ten, jehož povinnost nahradit újmu způsobenou provozem tohoto vozidla je pojištěna podle tohoto zákona. Povinnost pojištění odpovědnosti musí být splněna i v případě ponechání vozidla na pozemní komunikaci.

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

Další články:

- DEAL MONITOR
- Vybrané otázky poskytování zdravotních služeb na dálku
- DEAL MONITOR
- „Za každou kauzou je živý příběh“
- Ombudsman na Maltě – základní parametry a role. A v čem bychom se mohli poučit i my v

Česku?
- DEAL MONITOR
- DEAL MONITOR
- Rozhovor s JUDr. Veronikou Janoušek Rudolfovou, samostatnou advokátkou specializující se na sportovní právo
- DEAL MONITOR
- DEAL MONITOR
- DEAL MONITOR