12. 2. 2024

ID: 117584

Odpovědnost za škodu způsobenou provozem dopravních prostředků

Pojem okolností, které nemají původ v provozu, naplňují pouze ti činitelé, kteří ať zevnitř či zvenčí působí takovou silou či způsobem, že dokáží vyvolat negativní projevy zvláštní povahy dopravního provozu, k nimž by jinak (nebýt těchto specifických okolností) nedošlo. Přes odlišnou formulaci je zde obdoba s liberačním důvodem formulovaným slovy „ledaže by ke škodě došlo i jinak“ u jiných skutkových podstat objektivní odpovědnosti (srov. zejména § 2944 nebo § 2946 odst. 2 o. z.), který počítá s tím, že vnější síla převládla při škodní události natolik, že zvlášť kvalifikovaná okolnost zakládající objektivní odpovědnost je v porovnání s ní bez podstatného významu. V poměrech objektivní odpovědnosti za újmu způsobenou zvláštní povahou provozu dopravy či dopravního prostředku to znamená, že negativní účinek pohybu vozidel a organizace či řízení jejich provozu byl „nastartován“ vnější okolností (míněno pojmově nikoliv prostorově) natolik silnou, že převládla nad vlastnostmi provozu a převažujícím způsobem zapříčinila negativní dopad zvláštních vlastností spojených s dopravní činností (zejména živelní události či extrémní povětrnostní vlivy nezvladatelně zasahující do pohybu vozidla, jejich důsledky působící vůči provozu vozidla (pád stromu či kamení na vozidlo, sesuv půdy), nebo s provozem nesouvisející jevy uvnitř dopravního prostředku (napadení řidiče přepravovanou osobou, konflikt mezi cestujícími, výbuch či požár látek přenášených pasažérem)). Pouze v případě takových a jim podobných okolností může se provozovatel dopravy či dopravního prostředku odpovědnosti zprostit, prokáže-li zároveň, že škodě nemohl zabránit ani při vynaložení veškerého úsilí, které lze po něm požadovat, tedy že okolnostem, jež vyvolaly škodlivý účinek, nemohl předejít a eliminovat jejich působení na provoz vozidla.

(Rozsudek Nejvyššího soudu České republiky č.j. 25 Cdo 154/2023-136 ze dne 25.10.2023)

Nejvyšší soud rozhodl v právní věci žalobkyně: H. F., zastoupená Mgr. Ing. D.V., advokátem se sídlem P., proti žalované: Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, se sídlem P., za účasti vedlejší účastnice na straně žalované: Kooperativa pojišťovna, a. s., Vienna Insurance Group, se sídlem P., o 374.328 Kč, vedené u Obvodního soudu pro Prahu 9 pod sp. zn. 14 C 99/2021, o dovolání žalobkyně proti rozsudku Městského soudu v Praze ze dne 8. 9. 2022, č. j. 36 Co 153/2022-113, tak, že rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 8. 9. 2022, č. j. 36 Co 153/2022-113, a rozsudek Obvodního soudu pro Prahu 9 ze dne 18. 2. 2022, č. j. 14 C 99/2021-87, se zrušují a věc se vrací Obvodnímu soudu pro Prahu 9 k dalšímu řízení.

Z odůvodnění:

Obvodní soud pro Prahu 9 rozsudkem ze dne 18. 2. 2022, č. j. 14 C 99/2021-87, zamítl žalobu, kterou se žalobkyně domáhala zaplacení 42.105 Kč s příslušenstvím a 332.223 Kč s příslušenstvím, a rozhodl o náhradě nákladů řízení. Ve sporu o náhradu za bolest a za ztrátu na výdělku po dobu pracovní neschopnosti vyšel ze zjištění, že žalobkyně utrpěla dne 20. 3. 2018 újmu na zdraví v přední části prvního vozu tramvajové soupravy, jejímž vlastníkem a provozovatelem byla žalovaná. K úrazu došlo tak, že žalobkyně po nástupu do vozu došla k sedadlu určenému pro invalidy a muže zde sedícího požádala o uvolnění místa. V tu chvíli se jednou rukou držela horizontálního madla na horním okraji sedadla a ve druhé ruce držela dvojici vycházkových (trekových) holí, které

nepravidelně používá jako pomůcku při chůzi. V okamžiku, kdy muž uvolňoval žalobkyni místo k sezení, se řidič s tramvají rozjel, žalobkyně upadla na zadní část těla a utrpěla zlomeninu křížové kosti a bolesti v bederní krajině. Rychlost tramvaje po rozjetí dosáhla nejvýše 9 km/h po 1,9 sekundách, přičemž zrychlení v této době dosáhlo 1,31 m/s, když maximální možné kladné zrychlení vozu je stanoveno na 1,8 m/s. Nejvyšší dovolená rychlost v místě činila 50 km/h, rozjezd tramvaje byl obvyklý. Po právní stránce soud dovodil, že žalobkyni jako cestující vznikla za přepravy újma na zdraví, jejíž náhrada se podle § 2554 odst. 1 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku (dále jen „o. z.“), řídí ustanovením § 2927 o. z., které upravuje tzv. objektivní odpovědnost dopravce za škodu, tedy není vyžadováno jeho zavinění. V řízení nebyly zjištěny žádné okolnosti mající původ v provozu ve smyslu § 2927 odst. 2 o. z., které by vylučovaly možnost tzv. liberace škůdce, jako např. selhání nebo nedostatek v činnosti řidiče, nedostatky či vady materiálu nebo technický stav dopravního prostředku. Byl zároveň naplněn liberační důvod uvedený v tomto ustanovení, totiž že žalovaná vynaložila veškeré úsilí, které lze požadovat. Tramvaj byla vybavena dostatečným množstvím vhodně umístěných zařízení určených k přidržování a lze mít zároveň pochybnosti, zda se žalobkyně skutečně přidržovala, ačkoliv jí takovou povinnost ukládal § 16 odst. 1 vyhlášky č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu a smluvních přepravních podmínkách (dále jen „přepravní řád“). K námitce žalobkyně, že na ni měl být brán zvláštní zřetel jako na osobu pohybově postiženou, soud uvedl, že jediným vnějším projevem byly vycházkové hole, jejichž užívání nelze automaticky spojovat s pohybovým postižením, byť svou obtíž dávala řidiči najevo zdvižením holí při příjezdu tramvaje do stanice. Žalobkyně navíc tyto hole neužívala vždy, byla tudíž schopná se pohybovat samostatně i bez nich. Povinnosti žalované vůči osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace jsou dány přepravním řádem a spočívají jen v umožnění nástupu všemi dveřmi, ve vyhrazení míst k sezení a v případných odlišných pravidlech pro nástup a výstup stanovených ve smluvních přepravních podmínkách. Povinnost žalovaného dopravce vyčkat s odjezdem ze zastávky na usazení cestujícího s omezenou schopností pohybu a orientace žádný právní předpis nestanovuje a po dopravci nelze takovou povinnost ani spravedlivě požadovat. Řada dopravních prostředků totiž řidiči neumožňuje sledovat situaci v celém vozidle, zvlášť brání-li mu ve výhledu svou přítomností cestující. Navíc by takový postup vedl k neúnosnému prodlužování doby stání v zastávkách a celkové jízdní doby, což by v moderní městské dopravě mohlo vést až ke kolapsu. Nelze si nadto ani představit, jak by cestující svůj nárok na zvláštní zacházení vůči řidiči uplatňoval, pokud jeho postižení není zcela nepřehlédnutelné (jako např. u nevidomých s bílou holí). Vzniklá újma je tak přičitatelná pouze žalobkyni podle § 2918 o. z., popřípadě nešťastné náhodě podle § 2903 odst. 1 a § 2904 o. z.

Městský soud v Praze rozsudkem ze dne 8. 9. 2022, č. j. 36 Co 153/2022-113, potvrdil rozsudek soudu prvního stupně a rozhodl o náhradě nákladů řízení. Odvolací soud se ztotožnil s právním hodnocením soudu prvního stupně. Žádná výslovná povinnost řidiče tramvaje vyčkat usazení či jiného bezpečného umístění (uchycení) osoby s omezenou schopností pohybu a orientace není zakotvena v právním řádu a není ani v možnostech řidiče takovou případnou povinnost bezezbytku naplnit, pokud by přímo neměl za povinnost usazení osoby zajistit či její zajištění kontrolovat. Pod liberační důvod spočívající ve vynaložení veškerého úsilí, které lze požadovat, již nepatřila povinnost řidiče vyčkávat bezpečného usazení žalobkyně na místo určené pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace či jejího držení se madel ve vozidle. Nebylo tedy prokázáno jakékoliv pochybení žalované při provozování tramvaje, naopak je zde významná pochybnost, zda se žalobkyně nepodílela na vzniku škody tím, že nesplnila povinnost cestujícího se za jízdy držet.

Rozhodnutí odvolacího soudu napadla žalobkyně dovoláním, jehož přípustnost ve smyslu § 237 o. s. ř. spatřuje v řešení otázek hmotného práva, při jejichž řešení se odvolací soud odchýlil od ustálené rozhodovací praxe dovolacího soudu, resp. které v rozhodovací praxi dovolacího soudu nebyly doposud vyřešeny, konkrétně zda 1) představuje zranění cestujícího s omezenou schopností pohybu a orientace v tramvaji v důsledku jejího rozjezdu a následného pádu škodu způsobenou okolnostmi,

které mají původ v provozu, 2) představuje prosté plnění právních předpisů samo o sobě relevantní liberační důvod pro zproštění odpovědnosti za škodu podle § 2927 o. z., 3) lze po řidiči tramvaje racionálně požadovat, aby před rozjezdem vyčkal (případně zajistil, zkontroloval) usazení osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace. K tomu dovolatelka uvádí, že okolnostmi majícími původ v provozu dopravních prostředků jsou myšleny ty okolnosti, které souvisejí s organizací, řízením a uskutečňováním provozu a jsou v příčinné souvislosti se škodou (jedná se o tzv. vnitřní okolnosti). Naproti tomu za tzv. vnější okolnosti jsou typicky považovány živelné přírodní síly, neodvratitelný zásah třetí osoby či zvířete. Dovolatelka má za to, že rozjezd „v horní třetině fyzických možností“ tramvaje je tzv. vnitřní okolností provozu, u které není možná liberace. Žalovaný by se tak mohl zprostit odpovědnosti, jen pokud by prokázal, že škoda byla způsobena porušením povinnosti na straně žalobkyně, což se nestalo. Závěr soudu, že u tramvaje nedošlo k prudkému rozjezdu, má dovolatelka za nedostatečně odůvodněný, opírá-li se jen o graf změn rychlosti tramvaji, aniž by soud disponoval odbornými znalostmi, z nichž by mohl činit závěry, o jak prudký rozjezd se jednalo. Žalovaná ani neprokázala, že by z její strany nebylo možné vzniku škody zabránit. Odpovědnost provozovatele hromadné dopravy je objektivní odpovědností, která nevyžaduje porušení žádných předpisů, nadto předpisů, které si stanoví samotná žalovaná. Je tedy irelevantní, jaké povinnosti si sám dopravce stanoví pro nástup osob s omezenou schopností pohybu nebo orientace. Podle judikatury nemusí ani plnění povinností vyplývajících z právních předpisů postačit ke zproštění odpovědnosti, nebylo-li učiněno vše, co se v souvislosti s provozem jeví jako racionální. Závěr odvolacího soudu o tom, že by povinnost řidiče tramvaje zajistit bezpečné usazení osoby s omezenou schopností pohybu a orientace musela vyplývat přímo z právního předpisu, je v rozporu s tímto výkladem. Za irelevantní též považuje úvahy soudu, že řidič nemusí mít možnost sledovat pohyb po celém vozidle. V daném případě se totiž jednalo o tramvaj, která nebyla plná, dovolatelka nastupovala do prvního vozu a řidiči nebránilo nic ve výhledu. Dovolatelka navrhla, aby dovolací soud zrušil rozsudek odvolacího soudu a věc mu vrátil k dalšímu řízení.

Žalovaná ve vyjádření k dovolání uvedla, že rozjezd tramvaje v tomto konkrétním případě nelze považovat za vnitřní okolnost, která vylučuje možnost liberace podle § 2927 odst. 2 o. z. Vnitřní okolnosti uvedené v rozhodnutí Nejvyššího soudu, na které žalobkyně odkazuje, mají společného jmenovatele spočívajícího v závadném jednání osoby nebo závadné věci, popř. nějaké nestandardní okolnosti. Žádné takové okolnosti ovšem nebyly v řízení prokázány. Požadavek, aby provozovatelé hromadné dopravy posečkali před rozjezdem dopravního prostředku, až se lidé usadí, považuje žalovaná za absurdní. Pokud se cestující řádně přidržují, k pádům a zraněním nedochází. Žalovaná se zprostila své odpovědnosti, když učinila vše, co po ní lze spravedlivě požadovat. Po řidiči přitom nelze racionálně požadovat, aby pozoroval pohyb v tramvaji. Navrhla, aby dovolání bylo zamítnuto, případně odmítnuto.

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 přípustné podle § 237 o. s. ř., neboť napadené rozhodnutí závisí na hmotněprávní otázce liberačního důvodu provozovatele dopravy, která podle § 2927 odst. 2 o. z. dosud nebyla dovolacím soudem řešena. Dovolání je důvodné.

Nejvyšší soud podle § 242 odst. 3 věty druhé o. s. ř. nejprve zkoumal, zda řízení nebylo postiženo vadami uvedenými v § 229 odst. 1, § 229 odst. 2 písm. a) a b) a § 229 odst. 3 o. s. ř., respektive jinými vadami řízení, které mohly mít za následek nesprávné rozhodnutí ve věci. Žádnou takovou vadu v řízení neshledal. Namítá-li dovolatelka, že soudy nemají dostatek odborných znalostí k posouzení rozjezdu tramvaje, nelze s ní v tomto konkrétním případě souhlasit, neboť soud prvního stupně pouze srovnával dvě výchozí hodnoty, které byly objektivně zachyceny (zrychlení tramvaje při rozjezdu a maximální možné kladné zrychlení). Nejednalo se tudíž o natolik odbornou otázku, aby bylo nutné podrobit ji znaleckému zkoumání nebo nechat zpracovat odborné vyjádření. Ostatně způsob pohybu

tramvaje předcházejícího pádu dovolatelky nebyl mezi účastníky sporný a pro řešení sporu neměl podstatný význam.

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.

Podle § 2895 o. z. škůdce je povinen nahradit škodu bez ohledu na své zavinění v případech stanovených zvlášť zákonem.

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 § 2927 odst. 2 o. z. se povinnosti nahradit škodu 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.

Právní úprava povinnosti hradit újmu způsobenou v souvislosti s provozem dopravy či dopravního prostředku je založena na tom, že jako podmínku vzniku odpovědnostního vztahu nevyžaduje porušení právní povinnosti, jestliže škoda je vyvolána zvláštní povahou provozu dopravní činnosti či k tomu využívaných zařízení, jež jsou souhrnně označena jako dopravní prostředky. Jde o odpovědnost objektivní, která je založena na působení zákonem zvlášť kvalifikované okolnosti (nikoliv na protiprávnosti počínání škůdce), která vyvolá škodlivý účinek, a to bez ohledu na zavinění škůdce, jak předvídá obecné ustanovení § 2895 o. z. (též tzv. odpovědnost za výsledek). Odpovědná osoba (provozovatel) se tedy nemůže zprostit povinnosti k náhradě újmy tím, že prokáže nedostatek zavinění, její odpovědnost je vyloučena jen při splnění tzv. liberačního důvodu (§ 2927 odst. 2 o. z.). Zákon tím poskytuje zvýšenou ochranu poškozenému a reflektuje skutečnost, že dopravní prostředky představují více či méně složitá technická zařízení, s čímž jsou spojeny zvýšené nároky na jejich ovládání, vozidla se pohybují zpravidla vyšší rychlostí, a vykazují proto zvýšené riziko vzniku škod pro přepravované osoby či pro okolí. Objektivní odpovědnost se spojuje právě s těmito projevy typickými pro provoz zařízení, 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. I samotný způsob jízdy vozidla (jeho pohyb), při němž dojde k pádu přepravovaného pasažéra, je okolností zakládající povinnost k náhradě újmy podle § 2927 o. z. Tato odpovědnost je pak vztažena nikoliv k osobě, která prostředek bezprostředně při vzniku škody ovládá (řídí), nýbrž k provozovateli, jímž je míněna osoba, která provozuje dopravní činnost nebo vlastní dopravní prostředek, či má k němu taková práva a oprávnění, umožňující jí s ním disponovat tak, že jeho využívání má charakter určité organizované, zpravidla trvalejší činnosti (rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 26. 10. 2011, sp. zn. 25 Cdo 3434/2009, uveřejněný pod C 10426 v Souboru civilních rozhodnutí a stanovisek Nejvyššího soudu, C. H. Beck, dále jen „Soubor“).

Liberační důvod je definován v § 2927 odst. 2 větě druhé o. z. požadavkem na vynaložení veškerého úsilí, které lze po provozovateli požadovat, aby zabránil vzniku škody při své dopravní činnosti. Jeho použití je však omezeno podmínkou věty první tohoto ustanovení jen na případy, kdy újma byla způsobena okolností nemající původ v provozu dopravy či vozidla. Pod poněkud nejasný pojem okolností majících původ v provozu (které liberaci vylučují) zahrnuje dosavadní judikatura příkladmo selhání nebo nedostatek činnosti osob použitých v provozu (srov. zhodnocení úrovně rozhodování soudů ve věcech odpovědnosti za škodu způsobenou provozem dopravních prostředků, schváleného plénem bývalého Nejvyššího soudu Slovenské socialistické republiky ze dne 23. 11. 1983, sp. zn. Cpj 10/83, uveřejněné pod č. 3/1984 Sbírky soudních rozhodnutí a stanovisek, dále jen „Sb. rozh. obč.“), nedostatky nebo vady materiálu, a to i skryté (srov. rozhodnutí téhož soudu ze dne 27. 10. 1971, sp.

zn. 1 Cz 42/71, č. 9/1972 Sb. rozh. obč.), technický stav dopravního prostředku (srov. rozhodnutí bývalého Nejvyššího soudu Československé socialistické republiky ze dne 29. 1. 1970, sp. zn. 3 Cz 43/69, č. 80/1970 Sb. rozh. obč.). Naopak za okolnosti nemající původ v provozu (a tedy umožňující liberaci) jsou pokládány „vnější“ vlivy (z pozdější judikatury například usnesení Nejvyššího soudu ze dne 29. 3. 2011, sp. zn. 25 Cdo 948/2010, Soubor, C 9719). Tato judikatura vztahující se k ustanovením § 427 a § 428 zákona č. 40/1964 Sb., občanského zákoníku, účinného do 31. 12. 2012, je s ohledem na prakticky shodné znění § 2927 o. z. nadále použitelná. Přesto zůstává uvedený pojem okolností majících a nemajících původ v provozu nevyjasněný zejména proto, že judikaturou podávaný příkladmý výčet pokrývá jen některé z nich a ani rozlišení na vnitřní a vnější okolnosti není dostatečně přesné k vystižení podstaty problému.

Z povahy věci je zřejmé, že okolnosti mající původ v provozu mohou tvořit pouze podmnožinu případů, v nichž byla škoda vyvolána zvláštními vlastnostmi provozu dopravy či vozidla; jinak by vymezení, kdy lze liberovat a kdy nikoliv, postrádalo rozlišovací schopnost, případně by bylo obsoletním, jestliže by se oba pojmy shodovaly. Rozlišení okolností vylučujících liberaci na vlivy působící zevnitř vozidla a zvenčí k vysvětlení pojmů nepřispívá, protože dosavadní judikatura popisuje některé jevy, které lze podřadit každé z těchto složek. Je tedy zřejmé, že není významné, odkud tyto okolnosti působí, nýbrž jakým způsobem a s jakým výsledkem se projevily vůči dopravnímu prostředku (též jeho obsluze, technice či organizačním opatřením) tak, že vyvolaly škodlivé působení zvláštních vlastností provozu. Jinými slovy nejprve musí být zřejmé, že újmu vyvolala zvláštní povaha provozu (jinak se vůbec neaplikuje § 2927 o. z.), a pouze tehdy lze zvažovat, zda šlo zároveň o okolnosti mající původ přímo v provozu samém (liberace je vyloučena) nebo o okolnosti jiné, tedy se samotným provozem přímo nespojené (liberace přichází v úvahu). Pojem okolností, které nemají původ v provozu, tak naplňují pouze ti činitelé, kteří ať zevnitř či zvenčí působí takovou silou či způsobem, že dokáží vyvolat negativní projevy zvláštní povahy dopravního provozu, k nimž by jinak (nebýt těchto specifických okolností) nedošlo. Přes odlišnou formulaci je zde obdoba s liberačním důvodem formulovaným slovy „ledaže by ke škodě došlo i jinak“ u jiných skutkových podstat objektivní odpovědnosti (srov. zejména § 2944 nebo § 2946 odst. 2 o. z.), který počítá s tím, že vnější síla převládla při škodní události natolik, že zvlášť kvalifikovaná okolnost zakládající objektivní odpovědnost je v porovnání s ní bez podstatného významu. V poměrech objektivní odpovědnosti za újmu způsobenou zvláštní povahou provozu dopravy či dopravního prostředku to znamená, že negativní účinek pohybu vozidel a organizace či řízení jejich provozu byl „nastartován“ vnější okolností (míněno pojmově nikoliv prostorově) natolik silnou, že převládla nad vlastnostmi provozu a převažujícím způsobem zapříčinila negativní dopad zvláštních vlastností spojených s dopravní činností. Při vědomí jisté nedokonalosti příkladmých výčtů považuje dovolací soud za vhodné označit za ně zejména živelní události či extrémní povětrnostní vlivy nezvladatelně zasahující do pohybu vozidla, jejich důsledky působící vůči provozu vozidla (pád stromu či kamení na vozidlo, sesuv půdy), nebo s provozem nesouvisející jevy uvnitř dopravního prostředku (napadení řidiče přepravovanou osobou, konflikt mezi cestujícími, výbuch či požár látek přenášených pasažérem). Pouze v případě takových a jim podobných okolností může se provozovatel dopravy či dopravního prostředku odpovědnosti zprostit, prokáže-li zároveň, že škodě nemohl zabránit ani při vynaložení veškerého úsilí, které lze po něm požadovat, tedy že okolnostem, jež vyvolaly škodlivý účinek, nemohl předejít a eliminovat jejich působení na provoz vozidla.

V poměrech posuzované věci se z toho podává, že ze zjištěného skutkového stavu (jeho správnost není dovolací soud oprávněn přezkoumávat, neboť způsobilým dovolacím důvodem podle § 241a odst. 1 o. s. ř. je pouze nesprávné právní posouzení věci) nevyplývají ohledně průběhu škodní události žádné okolnosti nemající původ v provozu, neboť dovolatelka upadla při běžném jízdním manévru rozjezdu tramvaje ze stanice. Projevily se tudíž vlastnosti typické pro provoz tramvaje (zrychlený pohyb, rozjezdová akcelerace), nikoliv vně provozu stojící okolnosti, které by do nich zasáhly převažující měrou. Již tím je tedy uplatnění liberačního důvodu podle § 2927 odst. 2 o. z. vyloučeno a

nebylo namístě zkoumat, zda takovému působení vozidla dovnitř na cestující mohl jeho provozovatel zabránit vynaložením veškerého úsilí, které lze po něm požadovat.

Z toho je zřejmé, že uplatněný dovolací důvod je naplněn a že v otázce zproštění se odpovědnosti žalovanou je napadené rozhodnutí věcně nesprávné. Nejvyšší soud proto rozsudek odvolacího soudu zrušil (§ 243e odst. 1 o. s. ř.), a to v celém rozsahu, byť výrok ohledně samostatného nároku na náhradu za bolest s příslušenstvím (náklady na znalecký posudek) nepřesahuje částku tzv. bagatelního limitu 50 000 Kč. Předmětem dovolání byla existence právního titulu odpovědnosti, tj. otázka společná bez rozdílu pro všechny nároky, nikoli specifické otázky podmínek vzniku jednotlivých nároků, neuplatní se tudíž v této věci omezení přípustnosti dovolání obsažené v ustanovení § 238 odst. 1 písm. c) o. s. ř. (rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 25. 8. 2016, sp. zn. 30 Cdo 2478/2015, č. 9/2018 Sb. rozh. obč.).

Protože důvody, pro které bylo zrušeno rozhodnutí odvolacího soudu, platí také na rozhodnutí soudu prvního stupně, zrušil dovolací soud i toto rozhodnutí a vrátil věc soudu prvního stupně k dalšímu řízení (§ 243e odst. 2 o. s. ř.). Ten se bude v dalším řízení zabývat především výší nároku, avšak zváží též, zda je dán důvod k použití § 2918 o. z., podle nějž vznikla-li škoda nebo zvětšila-li se také následkem okolností, které se přičítají poškozenému, povinnost škůdce nahradit škodu se poměrně sníží. Byla-li totiž škoda způsobena výlučně či zčásti jednáním poškozeného, je v odpovídajícím rozsahu vyloučena odpovědnost provozovatele, a to nikoliv z důvodu zproštění se jeho odpovědnosti z tzv. liberačního důvodu, nýbrž z důvodu chybějící příčinné souvislosti mezi okolností, za niž žalovaný objektivně odpovídá, a vznikem újmy na straně poškozeného (usnesení Nejvyššího soudu ze dne 31. 3. 2011, sp. zn. 25 Cdo 983/2009). Tyto okolnosti ovšem musí ve sporu prokazovat žalovaný provozovatel dopravy, nikoliv žalobkyně, jak nepřesně naznačil odvolací soud v závěru bodu 14 odůvodnění svého rozsudku. Lze poukázat i na ustálenou rozhodovací praxi, která plné způsobení si újmy osoby uvnitř vozidla spojuje pouze s výraznou neopatrností pasažéra či jeho ignorací pokynů ze strany přepravce (rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 25. 5. 2010, sp. zn. 25 Cdo 431/2008, Soubor C 8671).

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

Další články:

- Zastavení exekuce
- Majetková podstata (exkluzivně pro předplatitele)
- Náhrada škody (exkluzivně pro předplatitele)
- Náhrada škody zaměstnancem
- Náklady řízení (exkluzivně pro předplatitele)
- Zajištění dluhu (exkluzivně pro předplatitele)
- Způsobilost být účastníkem řízení (exkluzivně pro předplatitele)
- Náhrada škody
- Katastr nemovitostí
- Insolvence a SJM
- Vedlejší účastník