

**UNIVERZITA KARLOVA**

**Právnická fakulta**

**JUDr. Vojtěch Lovětínský, LL.M.**

**Pojem a vývoj objektivní odpovědnosti  
v českém deliktním právu a její inspirační zdroje**

Disertační práce

Školitel: doc. JUDr. PhDr. David Elischer, Ph.D.

Studijní program: Teoretické právní vědy – Občanské právo

Datum vypracování práce (uzavření rukopisu): 30. 1. 2021

Prohlašuji, že jsem předkládanou disertační práci vypracoval samostatně, že všechny použité zdroje byly řádně uvedeny a že práce nebyla využita k získání jiného nebo stejného titulu.

Dále prohlašuji, že vlastní text této práce včetně poznámek pod čarou má 470 623 znaků včetně mezer.

disertant

V Brně dne 30. 1. 2021

## **Poděkování**

Na tomto místě bych rád poděkoval svému školiteli, doc. Davidovi Elischerovi, za veškerou podporu a přínosné připomínky při tvorbě této disertační práce. Dále jsem vděčný a tímto děkuji i některým institucím, zejména Univerzitě Karlově za možnost realizace této disertační práce, Freie Universität Berlin, kde jsem v akademickém roce 2012/2013 získal rozhodující motivaci pro zabývání se právní komparatistikou na poli soukromého práva, a následně i Humboldt-Universität zu Berlin, kde jsem v akademickém roce 2018/2019 mohl v této aktivitě pokračovat. Studium na Humboldt-Universität zu Berlin mělo výrazný přínos i pro tvorbu této disertační práce a bylo mi umožněno prostřednictvím stipendia od Německé akademické výměnné služby (Deutscher akademischer Austauschdienst), které tímto rovněž děkuji.

# Obsah

<b>1</b>	<b>Úvod.....</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Struktura a metodologie.....</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Obecná část.....</b>	<b>6</b>
3.1	Pojem objektivní odpovědnosti.....	6
3.1.1	Inspirační zdroje .....	6
3.1.2	České právo .....	7
3.1.3	Nedbalost jako rozdíl mezi koncepcí subjektivní a objektivní odpovědnosti.....	7
3.1.4	Objektivní odpovědnost a protiprávnost .....	9
3.1.5	Objektivní odpovědnost a odpovědnost za dovolený zásah (Eingriffshaftung)	11
3.1.6	Objektivní odpovědnost a odpovědnost za jiného.....	12
3.1.7	Objektivní odpovědnost a odpovědnost na základě spravedlnosti (Billigkeitshaftung).....	12
3.1.8	Kritické shrnutí.....	12
3.2	Důvody pro uložení objektivní odpovědnosti .....	13
3.2.1	Inspirační zdroje .....	13
3.2.2	České právo .....	18
3.2.3	Kritické shrnutí.....	19
3.3	Problémy při rozlišování objektivní a subjektivní odpovědnosti .....	20
3.3.1	Vymezení problému .....	20
3.3.2	Praktická relevance.....	21
3.3.3	Řešení inspiračních zdrojů.....	22
3.3.4	Řešení v české teorii .....	23
3.3.5	Kritické shrnutí.....	24
3.3.6	Aplikace na další případy.....	25
3.3.7	Zde zastávané řešení ve vztahu k § 2895 OZ.....	26
3.4	Liberační důvody .....	27
3.4.1	Inspirační zdroje .....	27
3.4.2	České právo .....	29
3.4.3	Kritické shrnutí.....	29
3.5	Odpovědná osoba .....	30
3.5.1	Inspirační zdroje .....	30
3.5.2	České právo .....	31
3.5.3	Deliktne nezpůsobilý škůdce jako odpovědná osoba? .....	31
3.5.4	Kritické shrnutí.....	33
3.6	Analogické použití skutkových podstat objektivní odpovědnosti.....	33

3.6.1	Inspirační zdroje .....	33
3.6.2	České právo .....	34
3.6.3	Kritické shrnutí.....	35
3.7	Spoluzpůsobení škody.....	35
3.7.1	Inspirační zdroje .....	36
3.7.2	České právo .....	37
3.7.3	Kritické shrnutí.....	38
3.8	Omezení rozsahu náhrady škody.....	38
3.8.1	Inspirační zdroje .....	39
3.8.2	České právo .....	40
3.8.3	Kritické shrnutí.....	40
3.9	Konkurence nároků .....	40
3.9.1	Inspirační zdroje .....	41
3.9.2	České právo .....	41
3.9.3	Kritické shrnutí.....	42
3.10	Povinné pojištění odpovědnosti.....	42
3.10.1	Inspirační zdroje .....	42
3.10.2	České právo .....	44
3.10.3	Kritické shrnutí.....	45
<b>4</b>	<b>Zvláštní část .....</b>	<b>46</b>
4.1	Nástin dosavadního vývoje objektivní odpovědnosti v českém deliktním právu....	46
4.2	Objektivní odpovědnost v občanském zákoníku a její inspirační zdroje .....	51
4.2.1	Odpovědnost za provoz dopravních prostředků.....	51
4.2.1.1	Zvláštní nebezpečnost a předpoklady .....	51
4.2.1.2	Pojem dopravního prostředku .....	53
4.2.1.3	Zvláštní povaha provozu .....	55
4.2.1.4	Provozovatel dopravního prostředku .....	57
4.2.1.5	Chráněné osoby .....	58
4.2.1.6	Škoda.....	59
4.2.1.7	Zvláštní odpovědnost provozovatele dopravy .....	60
4.2.1.8	Liberační důvod .....	62
4.2.1.9	Odpovědnost za škodu způsobenou při černé jízdě .....	64
4.2.1.10	Spoluzpůsobení škody .....	65
4.2.1.11	Povinné pojištění odpovědnosti .....	66
4.2.1.12	Kritické shrnutí .....	68
4.2.2	Odpovědnost za zvlášť nebezpečný provoz .....	69
4.2.2.1	Zvláštní nebezpečnost a předpoklady .....	69

4.2.2.2	Zvláště nebezpečný provoz.....	70
4.2.2.3	Způsobení škody v důsledku zvláštní nebezpečnosti provozu.....	71
4.2.2.4	Odpovědná osoba.....	72
4.2.2.5	Škoda.....	72
4.2.2.6	Liberační důvod .....	73
4.2.2.7	Kritické shrnutí .....	74
<b>4.2.3</b>	<b>Odpovědnost za výrobek .....</b>	<b>75</b>
4.2.3.1	Zvláštní nebezpečnost a předpoklady .....	75
4.2.3.2	Výrobek.....	77
4.2.3.3	Vada výrobku.....	79
4.2.3.4	Oprávněnost použití objektivní odpovědnosti .....	81
4.2.3.5	Příčinná souvislost .....	82
4.2.3.6	Odpovědná osoba.....	83
4.2.3.7	Škoda.....	86
4.2.3.8	Důvody zproštění odpovědnosti .....	86
4.2.3.9	Kritické shrnutí .....	89
<b>4.2.4</b>	<b>Odpovědnost za informaci nebo radu .....</b>	<b>90</b>
4.2.4.1	Zvláštní nebezpečnost a předpoklady .....	90
4.2.4.2	Poskytnutí informace nebo rady .....	92
4.2.4.3	Nesprávnost.....	92
4.2.4.4	Poskytnutí za odměnu .....	93
4.2.4.5	Příčinná souvislost .....	93
4.2.4.6	Odpovědná osoba.....	93
4.2.4.7	Škoda.....	94
4.2.4.8	Kritické shrnutí .....	94
<b>4.2.5</b>	<b>Odpovědnost za zvíře.....</b>	<b>94</b>
4.2.5.1	Zvláštní nebezpečnost a předpoklady .....	94
4.2.5.2	Pojem zvířete .....	96
4.2.5.3	Zvláštní povaha zvířete .....	99
4.2.5.4	Odpovědná osoba.....	99
4.2.5.5	Škoda.....	101
4.2.5.6	Kritické shrnutí .....	101
<b>4.2.6</b>	<b>Odpovědnost za práce působící škodu na nemovité věci.....</b>	<b>102</b>
4.2.6.1	Zvláštní nebezpečnost a předpoklady .....	102
4.2.6.2	Provádění nebo zajišťování prací.....	103
4.2.6.3	Příčinná souvislost .....	103
4.2.6.4	Odpovědná osoba.....	104

4.2.6.5	Škoda.....	104
4.2.6.6	Kritické shrnutí .....	104
<b>4.2.7</b>	<b>Odpovědnost za vadnou věc použitou při plnění závazku .....</b>	<b>105</b>
4.2.7.1	Zvláštní nebezpečnost a předpoklady .....	105
4.2.7.2	Věc použitá při plnění závazku .....	105
4.2.7.3	Vada věci .....	106
4.2.7.4	Škoda způsobená vadou věci .....	107
4.2.7.5	Odpovědná osoba.....	107
4.2.7.6	Škoda.....	108
4.2.7.7	Kritické shrnutí .....	108
<b>4.2.8</b>	<b>Odpovědnost za pád nebo vyhození věci.....</b>	<b>108</b>
4.2.8.1	Zvláštní nebezpečnost a předpoklady .....	108
4.2.8.2	Pád nebo vyhození věci .....	109
4.2.8.3	Z místnosti nebo podobného místa .....	110
4.2.8.4	Příčinná souvislost .....	110
4.2.8.5	Odpovědná osoba.....	110
4.2.8.6	Škoda.....	111
4.2.8.7	Kritické shrnutí .....	111
<b>4.2.9</b>	<b>Odpovědnost za zřícení budovy nebo odloučení její části .....</b>	<b>112</b>
4.2.9.1	Zvláštní nebezpečnost a předpoklady .....	112
4.2.9.2	Budova jako zdroj nebezpečí .....	114
4.2.9.3	Zřícení nebo odloučení části .....	114
4.2.9.4	Vada budovy nebo její nedostatečné udržování.....	115
4.2.9.5	Příčinná souvislost .....	116
4.2.9.6	Odpovědná osoba.....	116
4.2.9.7	Škoda.....	117
4.2.9.8	Kritické shrnutí .....	117
<b>4.2.10</b>	<b>Odpovědnost za převzaté věci.....</b>	<b>118</b>
4.2.10.1	Zvláštní nebezpečnost a předpoklady .....	118
4.2.10.2	Věc jako předmět závazku .....	119
4.2.10.3	Převzetí věci.....	120
4.2.10.4	Příčinná souvislost .....	120
4.2.10.5	Odpovědná osoba.....	120
4.2.10.6	Škoda.....	120
4.2.10.7	Liberační důvod .....	121
4.2.10.8	Kritické shrnutí .....	121
<b>4.2.11</b>	<b>Odpovědnost za odložené věci.....</b>	<b>121</b>

4.2.11.1	Zvláštní nebezpečnost a předpoklady .....	121
4.2.11.2	Odložení věci .....	122
4.2.11.3	Příčinná souvislost .....	123
4.2.11.4	Odpovědná osoba.....	123
4.2.11.5	Škoda.....	123
4.2.11.6	Lhůta .....	124
4.2.11.7	Kritické shrnutí .....	124
<b>4.2.12</b>	<b>Odpovědnost za vnesené věci .....</b>	<b>124</b>
4.2.12.1	Zvláštní nebezpečnost a předpoklady .....	124
4.2.12.2	Vnesení věci.....	126
4.2.12.3	Příčinná souvislost .....	127
4.2.12.4	Odpovědná osoba.....	127
4.2.12.5	Škoda.....	127
4.2.12.6	Lhůta .....	129
4.2.12.7	Liberační důvod .....	130
4.2.12.8	Kritické shrnutí .....	130
<b>4.3</b>	<b>Objektivní odpovědnost ve vybraných zvláštních právních předpisech.....</b>	<b>131</b>
<b>4.3.1</b>	<b>Odpovědnost za jaderné škody .....</b>	<b>131</b>
4.3.1.1	Zvláštní nebezpečnost a předpoklady .....	131
4.3.1.2	Jaderné zařízení.....	132
4.3.1.3	Jaderná událost.....	132
4.3.1.4	Odpovědná osoba.....	132
4.3.1.5	Škoda.....	133
4.3.1.6	Liberační důvod .....	133
4.3.1.7	Kritické shrnutí .....	134
<b>4.3.2</b>	<b>Odpovědnost některých poskytovatelů služeb .....</b>	<b>134</b>
4.3.2.1	Zvláštní nebezpečnost a předpoklady .....	134
4.3.2.2	Výkon profese .....	137
4.3.2.3	Příčinná souvislost .....	137
4.3.2.4	Odpovědná osoba.....	137
4.3.2.5	Škoda.....	137
4.3.2.6	Nedbalost a důvod zproštění odpovědnosti .....	137
4.3.2.7	Kritické shrnutí .....	138
<b>4.3.3</b>	<b>Odpovědnost státu podle krizového zákona .....</b>	<b>138</b>
4.3.3.1	Zvláštní nebezpečnost a předpoklady .....	138
4.3.3.2	Krizové opatření.....	140
4.3.3.3	Příčinná souvislost .....	141



4.3.3.4	Odpovědná osoba.....	141
4.3.3.5	Škoda.....	142
4.3.3.6	Lhůta .....	142
4.3.3.7	Liberační důvod .....	143
4.3.3.8	Kritické shrnutí .....	143
<b>4.4</b>	<b>Budoucnost objektivní odpovědnosti .....</b>	<b>144</b>
<b>4.4.1</b>	<b>Elektromobilita – elektrokola, elektrokoběžky a podobné prostředky .....</b>	<b>144</b>
4.4.1.1	Zvláštní nebezpečnost .....	144
4.4.1.2	Odpovědnost za provoz dopravních prostředků .....	145
4.4.1.3	Aplikace dalších skutkových podstat objektivní odpovědnosti .....	148
4.4.1.4	Kritické shrnutí .....	148
<b>4.4.2</b>	<b>Autonomní systémy – autonomní vozidla.....</b>	<b>149</b>
4.4.2.1	Zvláštní nebezpečnost .....	150
4.4.2.2	Odpovědnost za provoz dopravních prostředků .....	151
4.4.2.3	Odpovědnost za výrobek.....	156
4.4.2.4	Odpovědnost za zvlášť nebezpečný provoz.....	158
4.4.2.5	Odpovědnost za věc a odpovědnost za zvíře .....	159
4.4.2.6	Analogické použití skutkových podstat objektivní odpovědnosti .....	160
4.4.2.7	Uložení odpovědnosti samotnému autonomnímu systému.....	161
4.4.2.8	Kritické shrnutí .....	162
<b>5</b>	<b>Závěr.....</b>	<b>164</b>
<b>5.1</b>	<b>Pojem objektivní odpovědnosti.....</b>	<b>164</b>
<b>5.2</b>	<b>Důvody pro uložení objektivní odpovědnosti a rozlišování objektivní a subjektivní odpovědnosti ve sporných případech .....</b>	<b>164</b>
<b>5.3</b>	<b>Objektivní odpovědnost v účinném občanském zákoníku a ve vybraných zvláštních právních předpisech.....</b>	<b>166</b>
<b>5.4</b>	<b>Budoucnost objektivní odpovědnosti v oblasti elektromobility a digitalizace.....</b>	<b>168</b>
<b>6</b>	<b>Seznam zkratk .....</b>	<b>171</b>
<b>7</b>	<b>Seznam použitých zdrojů .....</b>	<b>173</b>
<b>8</b>	<b>Příloha .....</b>	<b>180</b>
<b>9</b>	<b>Abstrakt a klíčová slova v českém jazyce .....</b>	<b>181</b>
<b>10</b>	<b>Abstrakt a klíčová slova v anglickém jazyce .....</b>	<b>183</b>

## **Motto**

*„ALQUIST: Protože už po léta mně nepřestalo být úzko.*

*HELENA: Z čeho?*

*ALQUIST: Z celého toho pokroku. Mám z něho závrať.“*

(Karel Čapek, R.U.R., 1920)

# 1 Úvod

Každý z nás má kolem sebe různé věci a za určitých okolností může jejich prostřednictvím způsobit škodu někomu jinému. Představte si například, že jdete po ulici s Vašimi lyžemi do servisu, které máte hozené přes rameno. Každý, kdo takto nesl lyže, ví, že může dobře kontrolovat jejich část před sebou, ale za svá záda si přirozeně nevidí. Nošení lyží tak vyžaduje jistou opatrnost, abyste zmírnili riziko, že někoho, kdo jde za Vámi nebo vedle Vás, zraníte.

Zamyslete se teď nad tím, jaká z Vašich věcí, které máte doma, by asi představovala pro ostatní největší riziko. Máte nějaké domácí zvíře? Představte si, že jdete na procházku se psem. Řekli byste, že Váš pes, kterého máte na vodítku, ale bez náhubku, představuje pro kolemjdoucí větší riziko než lyže přehozené přes rameno?

Pravděpodobně máte doma také nějaké dopravní prostředky. Kolo? Auto? Dokonce i koloběžku? Zamyslete se, jak velké riziko mohou představovat pro ostatní účastníky silničního provozu jednotlivé dopravní prostředky. Je z pohledu potenciálního poškozeného rozdíl, jestli pojedete do práce autem nebo na kole či na koloběžce?

V současné době jsou na stole i otázky tzv. elektromobility. Možná už máte doma i elektrokolo nebo elektrokoloběžku nebo využíváte ve Vašem městě služeb jejich sdílení. Myslíte si, že jízda s pomocným elektrickým motorem představuje pro ostatní větší riziko než jízda na obyčejném kole nebo koloběžce? A je dále rozdíl mezi jízdou na elektrickém kole a jízdou na elektrokoloběžce?

V určitých lokalitách se již provádějí testovací jízdy tzv. autonomních vozidel. Zdá se, že vývoj míří tím směrem, že řidiče – člověka nahradí počítačový algoritmus. Představuje autonomní vozidlo bezpečnější dopravní prostředek než běžné vozidlo? Nebo je tomu naopak? Lze to vůbec v současnosti spolehlivě určit? Nebo pokud Vám v budoucnosti bude pomáhat v domácnosti autonomní robot ve velikosti Vašeho psa, bude představovat pro okolí stejné nebo vyšší riziko než Váš pes?

Jak správně tušíte, tyto otázky nejsou pokládány náhodně, ale záměrně s ohledem na předkládané téma. Disertační práce se zabývá právním institutem objektivní odpovědnosti za škodu způsobenou třetí osobě. Zřejmě každý z nás si je vědom toho, že pokud prostřednictvím svých věcí, případně zvířat způsobí škodu někomu jinému, může za ni při splnění určitých předpokladů odpovídat, tedy mít povinnost vzniklou škodu poškozenému nahradit. Klíčová otázka je, jaké konkrétní předpoklady to jsou.

V zásadě existují dvě základní koncepce odpovědnosti za škodu. Na základě první koncepce, kterou je subjektivní odpovědnost, škůdce odpovídá především proto, že jednal nedbale,

tedy že při svém jednání nedodržel určitý standard náležité opatrnosti. Např. při nošení lyží nebo jízdě autem si nepočínal dostatečně opatrně tak, jak lze od osoby průměrných vlastností očekávat.

Naproti tomu u objektivní odpovědnosti odpovědná osoba odpovídá bez ohledu na svou nedbalost. I ten nejopatrnější člověk má podle této koncepce povinnost nahradit škodu za předpokladu, že byla způsobena v souvislosti s danou činností – v našem příkladu při nošení lyží nebo jízdě autem. Jedná se tedy o podstatně přísnější odpovědnost. I když rozlišování mezi těmito dvěma koncepcemi může na první pohled vypadat snadně, činí právní teorii i praxi v některých případech problémy.

V českém právu i příbuzných právních řádech se setkáváme s kombinací obou koncepcí. Pro účely tohoto úvodu lze zjednodušeně shrnout, že objektivní odpovědnost má smysl v případech značného rizika, ve kterých škůdce nemůže zabránit vzniku závažné škody ani při vynaložení náležité opatrnosti. Jinak řečeno, pokud je značné riziko vzniku škody i přesto, že si škůdce počíná při své činnosti co nejvíce opatrně, měl by mít poškozený nárok na náhradu škody, která mu při takové rizikové činnosti škůdce vznikla. Objektivní odpovědnost se proto často uplatňuje i v souvislosti s technickým pokrokem, v rámci kterého dochází k vytváření závažných rizik nebo rizik, jejichž závažnost ještě nelze spolehlivě určit.

Nyní je namístě si položit otázku, jaké činnosti lze považovat ve výše uvedeném smyslu za rizikové.

Pravděpodobně se lze shodnout na tom, že při nošení lyží lze při dostatečné opatrnosti škodám předejít a při jízdě autem může škoda vzniknout např. v důsledku technické vady i tehdy, pokud si provozovatel i řidič vozidla počínali co nejvíce opatrně. Takto tyto situace vidí i český zákonodárce.

Některé případy však samozřejmě nejsou černobílé. Odpovídáme stejně jako při jízdě autem i při jízdě na kole, koloběžce, elektrokole nebo elektokoloběžce? A je naše odpovědnost za škodu způsobenou naším psem spíše podobná odpovědnosti při jízdě autem nebo při nošení lyží? A kdo a jak odpovídá nebo by měl odpovídat za škody způsobené autonomními vozidly?

Cílem předkládané disertační práce je dát na všechny tyto a podobné otázky odpověď. Samozřejmě přitom bude přihlédnuto k účinné právní úpravě, ale tato bude podrobena i kritickým úvahám s ohledem na řešení, která nabízí právní teorie i nám příbuzné právní řády, které lze považovat za inspirační zdroje české úpravy práva odpovědnosti za škodu. Pokud výše uvedené a některé s tím související problémy zobecníme, předkládaná disertační práce má za cíl poskytnout odpověď na následující otázky:

1. Co se rozumí pod pojmem objektivní odpovědnosti?
2. Jaké by měly být důvody pro uložení objektivní odpovědnosti?

3. Proč má právní teorie při rozlišování objektivní a subjektivní odpovědnosti problémy a jak je řešit?
4. Jak je upravena objektivní odpovědnost v účinném občanském zákoníku, případně ve zvláštních právních předpisech?
5. Je současná úprava s ohledem na inspirační zdroje a závěry právní teorie ideální?
6. Je současná úprava ideální i s ohledem na aktuální vývoj nových rizik v oblasti elektromobility a digitalizace?

## 2 Struktura a metodologie

Disertační práce je strukturována do dvou základních částí. Předmětem první Obecné části je především pojem objektivní odpovědnosti a důvody pro její uložení. Dále jsou zde analyzovány i některé související problémy, které jsou velmi relevantní jak pro právní teorii, tak pro právní praxi a které by z mého pohledu osoba aplikující jakoukoli skutkovou podstatu objektivní odpovědnosti měla znát (např. liberační důvody, spoluzpůsobení škody, možnost konkurence nároků).

Následující Zvláštní část obsahuje analýzu konkrétních skutkových podstat objektivní odpovědnosti a je tvořena čtyřmi hlavními kapitolami. První kapitola se zabývá stručným přehledem historického vývoje objektivní odpovědnosti v českém deliktním právu. Ve druhé kapitole jsou představeny a kriticky hodnoceny jednotlivé skutkové podstaty objektivní odpovědnosti v účinném občanském zákoníku. Ve třetí kapitole se zabývám některými případy objektivní odpovědnosti ve vybraných zvláštních právních předpisech. Předmětem poslední čtvrté kapitoly je budoucnost objektivní odpovědnosti a aktuální vývoj nových rizik v oblasti elektromobility a digitalizace. Je zde analyzováno především použití objektivní odpovědnosti na provoz elektrokol, elektrokoloběžek a autonomních vozidel.

Mým záměrem je na jedné straně představit problémy související s objektivní odpovědností a rovněž i jejich dosavadní řešení v české právní teorii. Na druhé straně však považuji za užitečné sledovat i řešení některých inspiračních zdrojů českého civilního práva. Takovým inspiračním zdrojem rozumím právní řády, o kterých je uváděno, že byly pro účinný občanský zákoník, zejména pak pro oblast deliktního práva rozhodující inspirací.<sup>1</sup> Z těchto vzorů vždy zohledňuji evropské unifikační projekty, a to Návrh společného referenčního rámce (DCFR) a Principy evropského deliktního práva (PETL) a německé a rakouské právo, protože se nejčastěji objevují jako vzory konkrétní právní úpravy a mám o nich s ohledem na své dosavadní studium největší přehled. Za inspirační zdroj, ke kterému bude také přihlíženo, lze považovat i předchozí český občanský zákoník.

Pokud jsou nám známy inspirační zdroje právní úpravy, lépe a rychleji jí porozumíme a můžeme se např. dále inspirovat i v oblasti jejího výkladu. Vedle toho se nám mohou odhalit i potenciální problémy této úpravy dříve, než se dostanou do rozhodovací praxe našich soudů.

---

<sup>1</sup> Srov. ELIÁŠ, K. *Návrh českého občanského zákoníku: Obrat paradigmat.* Právní rádce, 2010, č. 1, s. 12. „Proto, pokud jde o úpravu náhrady škody nebo bezdůvodného obohacení, inspiruje se i tady osnova nejen projekty PETL a DFCR, ale i dalšími vzory, např. občanskými zákoníky Nizozemska, Německa, Švýcarska, Itálie, Španělska, Québecu nebo rakouským návrhem reformy deliktního práva.“

Někdy se také ukáže, že české řešení je v komparativní perspektivě ojedinělé, a to může být signálem pro to zbystrit, zda se vůbec český zákonodárce vydal správným směrem.

Inspiračním zdrojem ovšem nemám na mysli vždy pouze úpravu, která byla inspirací pro znění konkrétního ustanovení, ale rovněž i úpravu, kterou zákonodárce musel zvažovat, ale její znění nepřevzal. I tato úprava je totiž určitým – negativním – inspiračním zdrojem.

Co se týče metodologie Obecné části, na prvním místě každé kapitoly je vymezeno téma nebo problém, který je předmětem analýzy. Následně jsou popsány přístupy inspiračních zdrojů a české právní teorie k tomuto tématu. Některým speciálním problémům v rámci tohoto tématu je někdy věnována i zvláštní podkapitola. Tento analytický aspekt práce je však doplněn i o hodnocení autora. Své stanovisko prezentuji spolu s krátkým shrnutím projednávaného tématu v závěru každé kapitoly v podkapitole Kritické shrnutí. Někdy je však hodnocení určitého přístupu uvedeno z důvodu přehlednosti již dříve v textu.

Metody práce jsou tedy zejména analýza a komparace. Právě na základě komparativní metody a střetávání různých přístupů různých právních řádů lze z mého pohledu lépe získat určitou představu o ideálním řešení daného právního problému, prostřednictvím kterého lze dosavadní řešení případně kritizovat.

To samé platí obdobně i o zvláštní části, kde jsou analyzovány a hodnoceny již konkrétní skutkové podstaty objektivní odpovědnosti. Zde je však k inspiračním zdrojům přihlíženo přímo při výkladu jednotlivých předpokladů dané skutkové podstaty.

Na závěr si ještě dovoluji připojit terminologickou poznámku k pojmu škody. I když jsem si vědom toho, že škoda znamená dle účinného občanského zákoníku pouze majetkovou újmu, je tento pojem v této práci používán někdy tak, že zahrnuje i újmu nemajetkovou. Důvodem tohoto přístupu je větší přehlednost a srozumitelnost, neboť v literatuře zabývající se inspiračními zdroji se většinou obecně vyskytuje pojem škoda (*Schaden*), pod nímž se skrývá i nemajetková újma (*immaterieller Schaden*). V obecném diskursu také často u pojmy škody nerozlišujeme druh újmy, o čemž svědčí i název samotného institutu odpovědnosti za škodu (nikoliv za újmu).

## 3 Obecná část

### 3.1 Pojem objektivní odpovědnosti

Předmětem této kapitoly je otázka, co je to vlastně objektivní odpovědnost. Jde zde tedy o její deskriptivní vymezení. Normativní otázky ohledně důvodů pro její uložení budou analyzovány dále v textu. Tyto otázky však nelze od sebe vždy jednoznačně oddělit. Některé definice v sobě totiž obsahují i odkazy na její důvody jako např. na značné riziko činnosti, nad kterým má odpovědná osoba kontrolu. I přesto budu z důvodu přehlednosti analyzovat tyto otázky odděleně.

#### 3.1.1 Inspirační zdroje

Pro účely širší perspektivy je vhodné při výkladu pojmu objektivní odpovědnosti nejprve vzít v úvahu literaturu zabývající se komparací evropských právních řádů a komentáře k evropským unifikačním projektům (PETL, DCFR). Komentář k DCFR se samotnému pojmu objektivní odpovědnosti věnuje jen okrajově a uvádí, že jejím znakem je to, že se na rozdíl od subjektivní odpovědnosti nezakládá na zavinění, tedy úmyslu nebo nedbalosti škůdce.<sup>2</sup> Autoři PETL nadto ale upozorňují, že něco jako jasná koncepce objektivní odpovědnosti neexistuje. S ohledem na koncepce prosazující převrácení důkazního břemene ohledně zavinění nebo zpřísnění standardů náležité péče při posuzování nedbalosti se setkáváme spíše než se dvěma zcela odlišnými kategoriemi s určitým kontinuálním přechodem mezi nimi.<sup>3</sup> To potvrzuje i literatura zabývající se komparací.<sup>4</sup> Tomuto závěru se budu podrobněji věnovat ve vztahu k problémům české teorie v následující kapitole. I přesto je ale z určitých důvodů důležité mezi subjektivní a objektivní odpovědností rozlišovat (viz níže 3.3.2) a na vymezení pojmu objektivní odpovědnosti nerezignovat.

Pokud zaměříme pohled do německé teorie, mluví se o objektivní odpovědnosti v těch případech, ve kterých odpovědnost závisí pouze na tom, že se při škodné události realizuje značné riziko, nad kterým má odpovědná osoba kontrolu.<sup>5</sup> Jinak řečeno, škodu zde nahrazuje ten, kdo ovládá a provozuje zdroj nebezpečí k vlastnímu užitku, a to bez ohledu na to, zda se škodě dalo

---

<sup>2</sup> Srov. VON BAR, C., CLIVE, E. *Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law. Draft Common Frame of Reference (DCFR)*. Full Edition. Volume 4. Munich: Sellier, 2009, s. 3453.

<sup>3</sup> Srov. KOCH, B. *Strict Liability*, in: EUROPEAN GROUP ON TORT LAW. *Principles of European Tort Law, Text and Commentary*. Wien: Springer WienNewYork, 2005, s. 101.

<sup>4</sup> Srov. KOCH, B., KOZIOL, H. *Comparative Conclusions*, in: KOCH, B., KOZIOL, H. (eds.). *Unification of Tort Law: Strict Liability*. Hague: Kluwer Law International, 2002, s. 395.

<sup>5</sup> Srov. KÖTZ, H., WAGNER, G. *Deliktsrecht*. 13. vydání. München: Verlag Franz Vahlen, 2016, s. 199.



zabránit opatřeními odpovídajícími náležitě péči.<sup>6</sup> Nedostatek náležitě péče škůdce jako subjektivní prvek zde tedy není předpokladem tohoto druhu odpovědnosti.

V rakouské literatuře se lze setkat s podobným vymezením. Je zde zdůrazňováno, že všem skutkovým podstatám objektivní odpovědnosti je společné to, že povinnost k náhradě škody, která je nezávislá na zavinění, je vázána na dispozici nebo provoz věcí, ze kterých vychází zvláštní nebezpečí.<sup>7</sup> Důležitým aspektem je zde také to, že toto zvláštní nebezpečí je právem dovolené.<sup>8</sup>

### 3.1.2 České právo

V aktuální české literatuře se objevují obdobné úvahy. Kupř. Melzer rovněž uvádí, že objektivní odpovědnost zahrnuje případy, které mají společné jen to, že mezi předpoklady není zavinění.<sup>9</sup> Podle Tichého a Hrádka závisí objektivní odpovědnost „*pouze na tom, že dotčená škodní událost je následkem určitého nebezpečí, jež se vztahuje (přičítá) k odpovědné osobě.*“<sup>10</sup> Zavinění škůdce – jeho úmysl nebo nedbalost – tak nehraje u objektivní odpovědnosti roli.

S ohledem na lepší porozumění tohoto rozdílu mezi oběma těmito koncepcemi odpovědnosti za škodu je zde vhodné pojem nedbalosti blíže analyzovat. Tato analýza bude následně také užitečná pro posouzení skutkových podstat, u kterých je sporné, zda se jedná o subjektivní či objektivní odpovědnost. Analýza úmyslu může být ponechána stranou, neboť při úmyslném jednání může být škůdci přičtena vždy i odpovědnost za jeho nedbalost. Pokud např. řidič úmyslně výrazně překročí povolenou rychlost, ale úmysl mu nebude prokázán, lze vždy alespoň dovodit, že se dopustil nedbalosti, protože si nepočínal tak, jak lze od řidiče průměrných vlastností očekávat (viz níže).

### 3.1.3 Nedbalost jako rozdíl mezi koncepcí subjektivní a objektivní odpovědnosti

V českém právu je rozlišováno mezi nedbalostí běžné osoby a nedbalostí profesionála. Pokud dojde ke způsobení škody porušením zákonné povinnosti, je nedbalost každého škůdce vždy presumována (§ 2911 OZ).

Pokud není škůdcem profesionál, má se za to, že jedná nedbale, pokud nejedná, jak lze od osoby průměrných vlastností v soukromém styku důvodně očekávat (§ 2912 odst. 1 OZ). Tuto domněnku škůdce vyvrátí, tedy nebude povinen nahradit škodu tehdy, pokud prokáže, že „*jednal,*

---

<sup>6</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář před § 823, in: HABERSACK, M. (ed.). *Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch. Band 6.* 7. vydání. München: Verlag C. H. Beck, 2017, m. č. 19.

<sup>7</sup> Srov. KOZIOL, H. *Österreichisches Haftpflichtrecht. Band I. Allgemeiner Teil.* 2. vydání. Wien: Manzsche Verlags- und Universitätsbuchhandlung, 1980, s. 136.

<sup>8</sup> Srov. KOZIOL, H. Op. cit. sub 7, s. 135.

<sup>9</sup> MELZER, F. Úvodní výklad před § 2894, in: MELZER, F., TÉGL, P. a kolektiv. *Občanský zákoník - velký komentář. Svazek IX. § 2894-3081.* Praha: Leges, 2018, m. č. 37.

<sup>10</sup> TICHÝ, L., HRÁDEK, J. *Deliktní právo.* 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2017, m. č. 100.

*jak lze od osoby průměrných vlastností v soukromém styku důvodně očekávat, nebo prokáže, že ani při dostatečném vypětí vůle nemohl poznat, že jedná nebezpečně a protiprávně a že mohl jednat jinak.*<sup>11</sup> Vezměme v úvahu např. osobu, která nese přes rameno lyže a způsobí jimi kolemjdoucímu škodu na věci, kterou má u sebe. Např. kolemjdoucího uhodí a tomu spadne jeho mobilní telefon a rozbije se. Tato osoba nebude za tuto škodu odpovědná, pokud prokáže, že si počínala stejně opatrně jako každá jiná rozumná osoba nesoucí lyže, nebo že se jí např. udělalo tak nevolno, že takto opatrně si nemohla vůbec počínat.

Určitý rozdíl je však u profesionálů, tedy u osob, které dají najevo zvláštní znalost, dovednost nebo pečlivost, nebo zaváží-li se k činnosti, k níž je zvláštní znalosti, dovednosti nebo pečlivosti zapotřebí. U nich se má za to, že jednají nedbale, pokud tyto zvláštní vlastnosti neuplatní (§ 2912 odst. 2 OZ). Tuto domněnku škůdce-profesionál ale vyvrátí, pokud prokáže, „že jednal se zvláštními znalostmi, dovednostmi nebo pečlivostí, kterých bylo při jeho odborné činnosti zapotřebí, nebo že prokáže, že ani při dostatečném vypětí vůle nemohl poznat, že jedná nebezpečně a protiprávně a že mohl jednat jinak.“<sup>12</sup> Představme si např. zedníka, který staví zeď, která se zřítí a způsobí škodu kolemjdoucímu. Pokud zedník jako profesionál prokáže, že při stavbě zdi postupoval v souladu se standardy, které se v jeho oboru obvykle dodržují, nebude za tuto škodu odpovídat. Dle mého soudu by pak neměl odpovídat ani tehdy, pokud takový standard péče nedodržel jen např. z důvodu jeho náhlé nevolnosti.<sup>13</sup> Tento závěr je však v aktuální české teorii sporný.<sup>14</sup>

Pokud připustíme vyvrácení těchto domněnek prostřednictvím individuálních vlastností a schopností škůdce, jde o tzv. subjektivní pojetí zavinění. V opačném případě se jedná o tzv. objektivizované pojetí zavinění, ve kterém jednání škůdce posuzujeme toliko kritériem objektivního měřítka náležité péče.<sup>15</sup> V obou případech jde však o subjektivní odpovědnost. Jak uvidíme následně, některé skutkové podstaty objektivní odpovědnosti, u kterých je nedbalost škůdce irelevantní, však s pojmem péče (opatrnosti) přesto pracují. Z tohoto důvodu je třeba odlišit, zda se u nich jedná o tzv. objektivizované pojetí zavinění v rámci subjektivní odpovědnosti, nebo o objektivní odpovědnost (viz 3.3).

---

<sup>11</sup> LOVĚTÍNSKÝ, V. *Objektivní měřítka při dovozování nedbalosti a jeho limity*. Právní rozhledy 2016, č. 3, s. 82.

<sup>12</sup> LOVĚTÍNSKÝ, V. Op. cit. sub 11, s. 82.

<sup>13</sup> Srov. LOVĚTÍNSKÝ, V. Op. cit. sub 11, s. 81.

<sup>14</sup> Srov. BEZOUŠKA P. Komentář k § 2912, in: HULMÁK, M. a kol. *Občanský zákoník VI. Závazkové právo. Zvláštní část (§ 2055–3014). Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014, s. 1564. Srov. rovněž MELZER, F. Komentář k § 2912. Op. cit. sub 9, m. č. 27-28. Melzer však uvádí, že domněnku nedbalosti odborníka lze vyvrátit i důkazem delikttní nezpůsobilosti. Tzn. že zmíněný stav náhlé nevolnosti profesionála by mohl zřejmě rovněž vést k vyloučení jeho delikttní způsobilosti, a tak ve výsledku by tento závěr nemusel být s mým závěrem v rozporu.

<sup>15</sup> Srov. LOVĚTÍNSKÝ, V. Op. cit. sub 11, s. 78.

### 3.1.4 Objektivní odpovědnost a protiprávnost

V české doktríně se objevuje názor, že předpokladem objektivní odpovědnosti je stejně jako u subjektivní odpovědnosti vždy i protiprávnost.<sup>16</sup> V případech, ve kterých má škůdce povinnost nahradit škodu bez ohledu na protiprávnost, se potom hovoří o tzv. mimoodpovědnostní povinnosti nahradit škodu.<sup>17</sup> Výslovný požadavek protiprávnosti jako předpokladu objektivní odpovědnosti je s ohledem na výše uvedené inspirační zdroje spíše nestandardní. Na toto stanovisko je proto třeba se podívat podrobněji.

Protiprávností v podobě protiprávního jednání se v českém právu rozumí jednání osoby, které je v rozporu s tím, co objektivní právo stanoví.<sup>18</sup> Část teorie pak spatřuje protiprávnost i v tzv. protiprávním stavu, tedy určité události, s níž se spojuje vznik povinnosti k náhradě škody.<sup>19</sup> Toto rozlišení z mého pohledu víceméně koresponduje s teoriemi protiprávnosti, s nimiž se setkáváme v německém právu. První teorie spatřuje protiprávnost v jednání škůdce (*Handlungsunrechtslehre*), druhá naopak v účinku (následku) jednání škůdce (*Erfolgusunrechtslehre*).<sup>20</sup> U druhé z těchto teorií jde o to, zda škůdce zasáhl do práva jiného, které je chráněno normami deliktního práva.<sup>21</sup>

Ve většině skutkových podstat objektivní odpovědnosti není opravdu požadováno, aby jednání odpovědné osoby bylo protiprávní.<sup>22</sup> Ba naopak, jak bylo výše uvedeno, dispozice nebo provoz věcí, ze kterých vychází zvláštní nebezpečí, ke kterým se vztahuje objektivní odpovědnost, jsou právem dovolené. Např. jízda motorovým vozidlem nebo provoz elektrárny samy o sobě protiprávní nejsou.

Avšak na druhé straně je zřejmé, že škůdce nebude odpovídat v rámci objektivní odpovědnosti, pokud nezasáhl do žádného práva poškozeného, neboť pak nevznikne ani žádná (právně relevantní) škoda jako předpoklad každé odpovědnosti za škodu.<sup>23</sup> Pouze v tomto ohledu

---

<sup>16</sup> Srov. DVOŘÁK, J., ŠVESTKA, J., ZUKLÍNOVÁ, M. a kol. *Občanské právo hmotné. Svazek 1. Díl první: Obecná část*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2013, s. 356.

<sup>17</sup> Srov. MELZER, F. Op. cit. sub 9, m. č. 40.

<sup>18</sup> Srov. ELISCHER, D. *Protiprávnost – co je jejím zdrojem v soukromém právu?* Časopis pro právní vědu a praxi, 2016, č. 4, s. 517.

<sup>19</sup> ELISCHER, D. Op. cit. sub 18, s. 518. Kriticky k tomu však Melzer: „Jestliže tedy zákonodárce zakázal určité jednání, pak zpravidla proto (za tím účelem), aby eliminoval určité následky tohoto jednání – toto však nečiní tyto následky samy o sobě protiprávní.“ MELZER, F. Úvodní výklad před § 2909. Op. cit. sub 9, m. č. 348.

<sup>20</sup> Srov. KÖTZ, H., WAGNER, G. Op. cit. sub 5, s. 49.

<sup>21</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář před § 823. Op. cit. sub 6, m. č. 21.

<sup>22</sup> Jako příklad skutkové podstaty s předpokladem protiprávnosti v jednání může posloužit odpovědnost státu dle zákona č. 82/1998 Sb., zákon o odpovědnosti za škodu při výkonu veřejné moci rozhodnutím nebo nesprávným úředním postupem. Srov. MELZER, F. Op. cit. sub 9, m. č. 38. Z mého pohledu ovšem nejde o typickou objektivní odpovědnost za ohrožení, ale o odpovědnost za tzv. dovolený zásah (viz 3.1.5).

<sup>23</sup> Srov. BERAN K., ELISCHER D. *Has 'Strict Liability' Given Way to a General 'Duty to Compensate Harm' in Czech Law?* Review of Central and East European Law 2019, č. 1, s. 76.

Lze tedy oprávněně tvrdit, že objektivní odpovědnost protiprávnost – ve formě zásahu do práva poškozeného – předpokládá.<sup>24</sup>

Paušální tvrzení o protiprávnosti jako předpokladu objektivní odpovědnosti tedy není správné. Rovněž se nezdá ani správné a praktické, aby bylo ještě dále rozlišováno mezi objektivní odpovědností a výše uvedenou mimoodpovědností povinností nahradit škodu. V tomto ohledu souhlasím s tou částí teorie, která uvádí, že se jedná pouze o terminologický problém a že širší pojetí objektivní odpovědnosti, které dále nerozlišuje mezi povinností nahradit škodu s ohledem nebo bez ohledu na protiprávnost, je účelnější.<sup>25</sup>

Tento závěr je ale zcela správný pouze tehdy, pokud uvažujeme v rámci koncepce protiprávnosti v jednání. Jinými slovy, protiprávnost jednání škůdce může být předpokladem objektivní odpovědnosti, ale nemusí. V obou případech je však účelné hovořit o objektivní odpovědnosti. Kategorie mimoodpovědnostní náhrady škody je kategorií navíc. Tato kategorie nemá žádné praktické důsledky a kvůli přehledné diskusi v rámci evropského právního diskursu je vhodné, abychom používali stejnou terminologii jako inspirační zdroje.

Zajímavou související otázkou je uplatnění okolností vylučujících protiprávnost v rámci objektivní odpovědnosti, např. svépomoci, nutné obrany nebo krajní nouze.<sup>26</sup> Pokud je dána taková okolnost vylučující protiprávnost, znamená to, že má na jedné straně poškozený povinnost zásah do svého práva strpět a nemůže se proti tomuto zásahu bránit a na druhé straně je škůdce také zpravidla zproštěn povinnosti škodu vzniklou v důsledku tohoto zásahu nahradit.<sup>27</sup>

Představme si např. že řidič motorového vozidla je ohrožen na životě, neboť se před ním začne v Praze řídit most, v důsledku čehož ještě před vjezdem na most strhne volant doprava i přesto, že si je vědom toho, že poškodí zaparkovaná jízdní kola u okraje silnice. Dle důvodu zproštění v rámci odpovědnosti z provozu dopravního prostředku se povinnosti nahradit škodu těžko zproští, neboť tato škoda byla způsobena okolnostmi, které mají původ v provozu (viz zvláštní část 4.2.1.8). Může však oprávněně namítnout, že škodu není povinen nahradit, protože jednal v krajní nouzi? Vycházejme z toho, že všechny předpoklady pro aplikaci institutu krajní nouze dle § 2906 OZ jsou v tomto případě splněny.

---

<sup>24</sup> Srov. BERAN K., ELISCHER D. Op. cit. sub 23, s. 70. Srov. podobně v německém právu WAGNER, G. Komentář před § 823. Op. cit. sub 6, m. č. 21.

<sup>25</sup> Srov. MELZER, F. Op. cit. sub 9, m. č. 40.

<sup>26</sup> K pojmu okolností vylučujících protiprávnost v civilním právu srov. MELZER, F. Úvodní výklad před § 2905. Op. cit. sub 9, m. č. 3 a násl.

<sup>27</sup> Srov. MELZER, F. Úvodní výklad před § 2905. Op. cit. sub 9, m. č. 12. Výslovně v rámci institutu krajní nouze srov. MELZER, F. Komentář k § 2906. Op. cit. sub 9, m. č. 59.

V české teorii se lze setkat s názorem, že nikoli, neboť okolnosti vylučující protiprávnost se uplatní jen v rámci subjektivní deliktní odpovědnosti.<sup>28</sup> Domnívám se, že tento závěr je správný. Důvodem přičtení odpovědnosti je totiž v rámci koncepce objektivní odpovědnosti na prvním místě zvýšené nebezpečí (viz 3.2), které je v tomto případě dáno, a z mého pohledu nikoli protiprávní stav (následek), který přirozeně doprovází vznik právně relevantní škody, ani jednání odpovědné osoby v rozporu s právem (viz výše).

Pokud bychom zde připustili aplikaci okolností vylučujících protiprávnost, popřeli bychom dle mého soudu smysl objektivní odpovědnosti. V uvedeném případě by proto řidič vozidla měl být povinen způsobenou škodu vlastníkům zaparkovaných kol nahradit.<sup>29</sup> Za zmínku zde stojí uvést v této souvislosti i stanovisko, že i když se okolnosti vylučující protiprávnost v rámci koncepce objektivní odpovědnosti neuplatní, měl by mít poškozený za těchto okolností obdobně povinnost zásah do svých práv strpět a právo na náhradu z tohoto zásahu vzniklé škody.<sup>30</sup> To rovněž podporuje správnost závěru ve prospěch povinnosti k náhradě škody ve zde uvedeném příkladu.

### 3.1.5 Objektivní odpovědnost a odpovědnost za dovolený zásah (Eingriffshaftung)

Pokud jsme výše jako přesvědčivý rozdíl mezi koncepcí objektivní a subjektivní odpovědnosti dovedli, že předpokladem objektivní odpovědnosti není zavinění, resp. nedbalost škůdce, je třeba tuto koncepci ještě odlišit od dalších koncepcí deliktního práva, u nichž tento předpoklad také není dán, ale i tak se u nich nejedná o případy objektivní odpovědnosti. První z nich je tzv. odpovědnost za dovolený zásah.

Jak již název napovídá, důvodem pro přičtení odpovědnosti je zde dovolený zásah (*erlaubter Eingriff*).<sup>31</sup> Příkladem může být způsobení újmy provozem závodu, který byl úředně schválen (§ 1013 odst. 2 OZ). Rozdíl od koncepce objektivní odpovědnosti spočívá v tom, že u

---

<sup>28</sup> MELZER, F. Úvodní výklad před § 2905. Op. cit. sub 9, m. č. 9.

<sup>29</sup> Je zajímavé, že prakticky ke stejnému výsledku (povinnost k náhradě škody) dospívá Melzer i v obdobných případech subjektivní odpovědnosti, ve kterých je pochybné, zda se má institut krajní nouze u tzv. pravé krajní nouze vůbec uplatnit: „Proto je třeba slova „není povinen k náhradě újmy“ alespoň interpretovat restriktivně v tom smyslu, že nevzniká povinnost k náhradě škody, nebo jiné újmy podle ustanovení § 2984 an. Tuto úpravu však nelze vykládat v tom smyslu, že vylučovala povinnost k náhradě i podle jiných ustanovení (např. § 1039, § 3014).“ MELZER, F. Komentář k § 2906. Op. cit. sub 9, m. č. 87-88. To rovněž podporuje správnost závěru (povinnost k náhradě škody) ve zde zvoleném příkladu.

<sup>30</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář před § 823. Op. cit. sub 6, m. č. 23. „[...] sollte nicht die Rechtswidrigkeit zur Voraussetzung der Gefährdungshaftung gemacht, sondern stattdessen sollten Duldungspflichten und damit korrespondierende Eingriffsrechte als Ausschlussgründe auch bei der Gefährdungshaftung anerkannt werden. Im Gegenzug sind dem Geschädigten, der zur Duldung des Eingriffs in seine Rechtssphäre verpflichtet ist, Aufopferungs-Entschädigungsansprüche einzuräumen [...].“

<sup>31</sup> Srov. KOZIOL, H. *Grundfragen des Schadensersatzrechts*. Wien: Jan Sramek Verlag, 2010, s. 238 a násl.

této koncepcce zákon dovoluje toliko ohrožení jiného. V rámci odpovědnosti za dovolený zásah je ale dovoleno i samo způsobení škody.<sup>32</sup>

### 3.1.6 Objektivní odpovědnost a odpovědnost za jiného

Odpovědnost za jiného (*Haftung für andere, liability for others*) je založena na splnění určitých předpokladů jak na straně škůdce, tak i na straně osoby, které je jednání škůdce přičteno (principál). I přesto, že je např. v rámci koncepcce odpovědnosti za pomocníka argumentováno vytvořeným nebo zvýšeným rizikem ve smyslu přenesení činnosti na jiného, rozdíl spočívá v tom, že předpokladem odpovědnosti principála je vždy i dovození odpovědnosti samotného pomocníka.<sup>33</sup> U objektivní odpovědnosti je však důvodem odpovědnosti zvýšené nebezpečí bez ohledu na odpovědnost dalších osob. Jinými slovy, nejde zde o přičítání jednání jedné osoby jiné osobě.<sup>34</sup>

### 3.1.7 Objektivní odpovědnost a odpovědnost na základě spravedlnosti (*Billigkeitshaftung*)

Obdobně jako u objektivní odpovědnosti se nevyžaduje zavinění ani v případě tzv. odpovědnosti na základě spravedlnosti.<sup>35</sup> Jejím účelem je ochrana poškozeného v případě, že by mu nebyla nahrazena škoda jen proto, že mu ji způsobil deliktne nezpůsobilý škůdce, a kdy jsou zároveň dány velmi závažné okolnosti, které takovou odpovědnost deliktne nezpůsobilého škůdce ospravedlňují. V českém právu se pro dovození takové odpovědnosti vyžaduje posouzení majetkových poměrů škůdce a poškozeného (srov. § 2920 odst. 2 OZ). Rozdíl od objektivní odpovědnosti spočívá v tom, že účelem zde primárně není uložení odpovědnosti z důvodu zvýšeného nebezpečí.

### 3.1.8 Kritické shrnutí

Inspirační zdroje stejně jako česká doktrína se shodují na tom, že znakem objektivní odpovědnosti je to, že jejím předpokladem není zavinění. To neznamená, že tato koncepcce odpovědnosti nevyžaduje v některých případech pro stanovení povinnosti nahradit škodu další předpoklady. Jak bude blíže analyzováno ve zvláštní části, mohou se však tyto předpoklady u jednotlivých skutkových podstat lišit.

To platí zejména o předpokladu protiprávnosti jednání odpovědné osoby, který u většiny skutkových podstat chybí. Je také správné a přesvědčivé předpoklad protiprávnosti jednání

---

<sup>32</sup> KOZIOL, H. Op. cit. sub 31, s. 238-239.

<sup>33</sup> Srov. LOVĚTÍNSKÝ, V. *Liability for Agents in Czech Tort Law: A Step in the Right Direction? (Is there any Right Direction anyway?)*. Common Law Review Prague, 2017, č. 14, s. 35.

<sup>34</sup> Srov. TICHÝ, L., HRÁDEK, J. Op. cit. sub 10, m. č. 130.

<sup>35</sup> Tichý a Hrádek pro tento druh odpovědnosti prosazují rovněž možný termín odpovědnost ze „slušnosti“ (ekvity). Srov. TICHÝ, L., HRÁDEK, J. Op. cit. sub 10, m. č. 97.

odpovědné osoby u koncepcie objektivní odpovědnosti nevyžadovat. To rezonuje mj. i v rakouské doktríně, ve které je uváděno, že zvláštní nebezpečí jako důvod objektivní odpovědnosti je právem dovolené.

Zvláštní nebezpečí však nepovažují za nezbytnou součást definice objektivní odpovědnosti, neboť jde hlavně o normativní důvod pro její uložení (viz 3.2). To znamená, že pokud určitá skutková podstata nevyžaduje zavinění, avšak je u ní pochybné, zda je činnost, za kterou je osoba odpovědná, zvláště nebezpečná, bude se i tak jednat o objektivní odpovědnost. Taková skutková podstata objektivní odpovědnosti však může být legitimně kritizována (viz 3.2.3).

Pokud výše uvedené shrneme, objektivní odpovědnost je druhem odpovědnosti, pro jejíž aplikaci se nevyžaduje zavinění odpovědné osoby. Jinak formulováno, odpovědná osoba má povinnost nahradit škodu bez ohledu na svoji nedbalost. Tak bude s tímto pojmem pracováno i v této práci.

Výjimku představují skutkové podstaty (1) tzv. odpovědnosti za dovolený zásah, (2) odpovědnosti na základě spravedlnosti, které pro náhradu škody rovněž nevyžadují zavinění odpovědné osoby, a (3) odpovědnosti za jiného, u které v některých případech zavinění odpovědné osoby rovněž není předpokladem odpovědnosti. I přes tuto podobnost považují tyto koncepce totiž za svébytné kategorie, které má smysl pro určité rozdíly od standardní koncepce objektivní odpovědnosti odlišovat.

## **3.2 Důvody pro uložení objektivní odpovědnosti**

Nyní již víme, co se skrývá pod pojmem objektivní odpovědnosti. Lze rovněž tvrdit, že objektivní odpovědnost je v porovnání se subjektivní odpovědností pro odpovědnou osobu přísnější. Poškozený totiž nemusí prokazovat předpoklad zavinění, a proto se většinou snadněji domůže náhrady škody. V této kapitole bude analyzována jedna z dalších klíčových otázek této práce – jaké jsou důvody pro uložení této odpovědnosti? V jakých případech je obecně spravedlivé, aby škůdce odpovídal přísněji bez ohledu na svou nedbalost?

### **3.2.1 Inspirační zdroje**

Jako důvod pro uložení objektivní odpovědnosti je obecně uváděno objektivní zvýšené nebezpečí.<sup>36</sup> Protože tento důvod je sám o sobě velmi vágní a každý si pod ním může na základě svých zkušeností představit jiné věci či činnosti, je třeba ho blíže vysvětlit.

---

<sup>36</sup> Srov. KOCH, B. Op. cit. sub 3, s. 101, 103.

Dle autorů PETL je třeba zvážit zejména dva aspekty, a to pravděpodobnost vzniku škody a její možný rozsah.<sup>37</sup> S tím souvisí také možnost vzniku škody zabránit.<sup>38</sup> Toto je rovněž ilustrováno v čl. 5:101 PETL:

*„(1) A person who carries on an abnormally dangerous activity is strictly liable for damage characteristic to the risk presented by the activity and resulting from it.*

*(2) An activity is abnormally dangerous if*

*a) it creates a foreseeable and highly significant risk of damage even when all due care is exercised in its management and*

*b) it is not a matter of common usage.*

*(3) A risk of damage may be significant having regard to the seriousness or the likelihood of the damage.*“<sup>39</sup>

Nebezpečnost je zde tedy chápána ve smyslu velkého rizika vzniku škody. Riziko zde ale neznamená pouze pravděpodobnost, jak by se z jeho jazykového významu mohlo zdát, ale i riziko ve smyslu závažnosti vzniklé škody. Tímto druhým rizikem není míněn jen velký rozsah škody, ale také to, zda může být zasaženo do důležitých zájmů poškozeného (zejména život a tělesná integrita).<sup>40</sup> Důležitým aspektem je rovněž to, že zde autoři spojují nebezpečnost s aktivitou (činností). Odpovědná osoba by totiž měla odpovídat pouze tehdy, pokud je mezi ní a věcí, prostřednictvím které byla způsobena škoda, nějaká souvislost, pokud je věc tzv. v její sféře.<sup>41</sup>

Lze tedy tvrdit, že odpovědná osoba zde neodpovídá za zvláště nebezpečnou věc, ale za zvláště nebezpečnou aktivitu (*abnormally dangerous activity*). Tato aktivita však v tomto smyslu ještě předpokládá, že škodě, která při ní může vzniknout, nemůže být zabráněno ani při vynaložení veškeré náležité péče. Dalším předpokladem je také to, že vznik škody je předvídatelný, a že předmětná činnost není běžně provozována, tzn. že není provozována velkou skupinou lidí ve společnosti.<sup>42</sup>

Přístup autorů PETL lze tedy shrnout tak, že zvýšené nebezpečí jako důvod odpovědnosti se vztahuje k aktivitě odpovědné osoby a je dáno tehdy, pokud (1) tato činnost představuje riziko ve smyslu velké pravděpodobnosti vzniku škody nebo velké závažnosti vzniklé škody, (2) škodě nemůže být zabráněno ani při vynaložení veškeré náležité péče, (3) vznik škody je předvídatelný

---

<sup>37</sup> Srov. KOCH, B., KOZIOL, H. Op. cit. sub 4, s. 408.

<sup>38</sup> Srov. KOCH, B., KOZIOL, H. Op. cit. sub 4, s. 409.

<sup>39</sup> Pro úplnost doplňuji i poslední odstavec tohoto článku: „(4) This Article does not apply to an activity which is specifically subjected to strict liability by any other provision of these Principles or any other national law or international convention.“

<sup>40</sup> Srov. KOCH, B. Op. cit. sub 3, s. 106.

<sup>41</sup> Srov. KOCH, B. Op. cit. sub 3, s. 106.

<sup>42</sup> KOCH, B. Op. cit. sub 3, s. 106.



a (4) činnost není ve společnosti běžně provozována. Pokud aktivita splňuje tyto předpoklady, měla by se použít objektivní odpovědnost.

Vedle těchto argumentů, které se zaměřují na příčinu vzniku škody (*arguments focusing on the cause of harm*)<sup>43</sup> a škodu samotnou (*arguments focusing on the harm itself*),<sup>44</sup> se v literatuře dále uvádějí i argumenty týkající se možnosti kompenzace (*arguments focusing on the availability of compensation*).<sup>45</sup> Důvodem pro objektivní odpovědnost je zde např. nedostatek informací poškozeného ohledně prokazování příčinné souvislosti.<sup>46</sup> Jedná se zejména o složité technologické provozy, které mohou vést ke vzniku škody, ale o kterých má relevantní informace pouze škůdce. Tento důvod pro zavedení objektivní odpovědnosti je však sám o sobě nedostatečný, neboť problém důkazní nouze by vyřešila i koncepce odpovědnosti s presumovaným zaviněním.<sup>47</sup>

Stejně tak je třeba jako důvody odmítnout tzv. *deep pocket arguments*, které se zakládají na tom, že odpovědná osoba – např. výrobce – má zpravidla dostatečné finanční prostředky škodu nahradit. Výrobce by tyto náklady totiž stejně promítl do ceny svých výrobků tak, že by škodu hradili všichni zákazníci.<sup>48</sup>

V neposlední řadě lze argumentovat zájmy dotčených subjektů (*arguments focusing on the interests involved*).<sup>49</sup> Tradičně uváděným důvodem je to, že škoda z určité aktivity má být přičtena tomu, kdo ji provozuje ve vlastním zájmu, resp. kdo z ní má užitek.<sup>50</sup> Další zmíněný důvod, kterým je sdílení rizika, se pak zaměřuje na zájem celé skupiny potenciálních škůdců i poškozených. Určitá nebezpečná činnost (např. provoz dopravních prostředků) je výhodná pro všechny, proto by škody z ní vzniklé měly být kompenzovány všemi zúčastněnými prostřednictvím povinného pojištění.<sup>51</sup>

Osobně však u této poslední skupiny důvodů postrádám jasnou přímou spojitost s objektivní odpovědností, neboť u nich jde spíše o to, komu odpovědnost uložit (ať již subjektivní nebo objektivní) nebo kdo má v konečném důsledku nést náklady náhrady škody. To samé dle mého názoru platí i u důvodu, kterým je veřejný zájem. Podle něho je spravedlivé odškodnit osobu, která utrpěla újmu v důsledku aktivity, která prospívá společnosti jako celku.<sup>52</sup>

---

<sup>43</sup> KOCH, B., KOZIOL, H. Op. cit. sub 4, s. 407 a násl.

<sup>44</sup> KOCH, B., KOZIOL, H. Op. cit. sub 4, s. 410.

<sup>45</sup> KOCH, B., KOZIOL, H. Op. cit. sub 4, s. 411.

<sup>46</sup> Srov. KOCH, B., KOZIOL, H. Op. cit. sub 4, s. 411.

<sup>47</sup> KOCH, B., KOZIOL, H. Op. cit. sub 4, s. 411.

<sup>48</sup> Srov. KOCH, B., KOZIOL, H. Op. cit. sub 4, s. 411.

<sup>49</sup> KOCH, B., KOZIOL, H. Op. cit. sub 4, s. 412.

<sup>50</sup> Srov. KOCH, B., KOZIOL, H. Op. cit. sub 4, s. 412.

<sup>51</sup> Srov. KOCH, B., KOZIOL, H. Op. cit. sub 4, s. 412.

<sup>52</sup> Srov. KOCH, B., KOZIOL, H. Op. cit. sub 4, s. 412-413.

Podobné argumenty přirozeně nalezneme i v rakouském a v německém právu. S ohledem na to, že za přesvědčivý důvod pro uložení objektivní odpovědnosti pokládám zvýšené nebezpečí (viz výše), zaměřím se dále pouze na toto kritérium.

Koziol upozorňuje na to, že nebezpečí může být spojeno buď s věcí nebo s určitou činností, přičemž pro posouzení nebezpečnosti jsou důležité tři momenty: Pravděpodobnost vzniku škody, rozsah potenciální škody a ovladatelnost rizika.<sup>53</sup> Tyto momenty (kritéria) mohou mít ale v určitých případech odlišnou váhu a musí být vždy za účelem stanovení objektivní odpovědnosti posuzovány společně.<sup>54</sup> Důvod značného nebezpečí je pak pro založení odpovědnosti sám o sobě dostatečný. Jiné důvody jako např. hospodářská únosnost, získání výhody nebo možnost pojištění mohou ospravedlnit objektivní odpovědnost pouze ve spojení s jinými faktory.<sup>55</sup>

Kritéria pravděpodobnosti vzniku škody a ovladatelnosti rizika se překrývají rovněž s důvodem prevence, který rezonuje v ekonomické analýze deliktního práva. Té se věnuje v německém právu mj. Wagner, který u prevence ve vztahu k objektivní odpovědnosti uvádí, že prostřednictvím objektivní odpovědnosti lze na rozdíl od subjektivní odpovědnosti regulovat i úroveň aktivity (*Aktivitätsniveau*), tzn. objem dané rizikové činnosti.<sup>56</sup> Lze totiž ekonomickými argumenty doložit, že při uložení objektivní odpovědnosti se odpovědná osoba věnuje rizikové činnosti právě jen v tom rozsahu, který je pro ni i pro společnost nejvýhodnější.<sup>57</sup> To dokládá i následující znázornění.<sup>58</sup>

Úroveň aktivity ( <i>Aktivitätsniveau</i> )	Užitek ( <i>Nutzen</i> )	Náklady náležité péče ( <i>Sorgfaltskosten</i> )	Výše škody ( <i>Unfallschäden</i> )	Společenský užitek ( <i>Gesamtwohlfahrt</i> )
I	80	10	20	50
II	120	20	40	60
III	148	30	60	58
IV	166	40	80	46

Lze očekávat, že s vyšší úrovní aktivity roste i užitek z ní vyplývající. Pod pojmem náklady náležité péče (*Sorgfaltskosten*) se rozumí náklady na preventivní opatření. Lze předpokládat, že čím větší tyto náklady jsou, tím více škudce sníží celkovou výši případných škod (*Unfallschäden*). Společenský užitek (*Gesamtwohlfahrt*) se rovná užitku, který má odpovědná osoba z daného

<sup>53</sup> KOZIOL, H. Op. cit. sub 31, s. 235.

<sup>54</sup> KOZIOL, H. Op. cit. sub 31, s. 235.

<sup>55</sup> KOZIOL, H. Op. cit. sub 31, s. 247.

<sup>56</sup> WAGNER, G. Komentář před § 823. Op. cit. sub 6, m. č. 57. KÖTZ, H., WAGNER, G. Op. cit. sub 5, s. 205.

<sup>57</sup> KÖTZ, H., WAGNER, G. Op. cit. sub 5, s. 205.

<sup>58</sup> Schéma převzato z KÖTZ, H., WAGNER, G. Op. cit. sub 5, s. 205.

objemu rizikové činnosti – úrovně aktivity (*Nutzen*) sníženého o tyto náklady náležité péče a výše všech případných škod.

Pokud uvažujeme v rámci subjektivní odpovědnosti, je pro odpovědnou osobu racionální zvolit úroveň aktivity IV, neboť při ní dosahuje nejvyššího osobního užítku ( $166 - 40 = 126$ ). Pokud totiž jedná s náležitou péčí, tedy vynaloží náklady na adekvátní preventivní opatření, nebude jí uložena povinnost vzniklou škodu nahradit.

Pokud uvažujeme v rámci objektivní odpovědnosti, je však pro odpovědnou osobu racionální zvolit úroveň aktivity II. Při této odpovědnosti se totiž odpovědná osoba nemůže s ohledem na vynaložení náležité péče zprostit odpovědnosti, a proto musí kalkulovat i s náklady na náhradu vzniklé škody. Za těchto okolností má největší osobní užitek u úrovně aktivity II ( $120 - 20 - 40 = 60$ ). U této úrovně aktivity je ovšem zároveň dosažen i ten největší možný společenský užitek (60). Z tohoto důvodu má být dle ekonomické analýzy práva objektivní odpovědnost v zásadě upřednostňována.<sup>59</sup>

Je však třeba dodat, že v rámci objektivní odpovědnosti dochází oproti subjektivní odpovědnosti k více případům, kdy je uložena povinnost náhrady škody, a proto i k vyšším administrativním nákladům.<sup>60</sup> To je důvod, proč není vhodné ji aplikovat na všechny případy, ale jen na ty, u kterých je vhodné úroveň aktivity regulovat. A těmi jsou právě ty rizikové aktivity, u kterých nepostačuje k zamezení vzniku škody vynaložit náležitou péči.<sup>61</sup> Objektivní odpovědnost by tedy měla být uložena v případech, ve kterých nelze zcela zamezit zásahu do práva jiného ani při vynaložení takové péče, kterou lze považovat za ekonomicky únosnou.<sup>62</sup>

Z pohledu ekonomické analýzy práva je tedy důvodem pro použití objektivní odpovědnosti taková rizikovitost činnosti, u které nelze riziko škody zcela vyloučit tím, že by si škůdce počínal náležitě opatrně.

Vedle toho je vyzdvihován ovšem dále i určitý distributivní cíl objektivní odpovědnosti. U velmi rizikových činností jako např. provoz atomové elektrárny je užitek jedné osoby (provozovatele) mnohonásobně vyšší než užítky jiných osob (vlastníků sousedních pozemků).<sup>63</sup> Podobně lze vidět i vztah provozovatelů motorových prostředků vůči ostatním účastníkům silničního provozu (např. chodcům, cyklistům).<sup>64</sup> Důvodem uložení objektivní odpovědnosti by

---

<sup>59</sup> WAGNER, G. Komentář před § 823. Op. cit. sub 6, m. č. 58.

<sup>60</sup> Srov. KÖTZ, H., WAGNER, G. Op. cit. sub 5, s. 205.

<sup>61</sup> KÖTZ, H., WAGNER, G. Op. cit. sub 5, s. 205.

<sup>62</sup> WAGNER, G. Komentář před § 823. Op. cit. sub 6, m. č. 20.

<sup>63</sup> Srov. KÖTZ, H., WAGNER, G. Op. cit. sub 5, s. 206.

<sup>64</sup> Srov. KÖTZ, H., WAGNER, G. Op. cit. sub 5, s. 205.

tedy mělo být rovněž i to, že rizikové činnosti jsou mezi osobami rozloženy nerovnoměrně.<sup>65</sup> Z mého pohledu je tento další důvod srovnatelný s výše uvedeným požadavkem v rámci definice zvláště nebezpečné aktivity dle PETL, že předmětná činnost není ve společnosti běžně provozována.

### 3.2.2 České právo

Aktuální česká teorie v zásadě vychází z důvodů uvedených v komparativní literatuře, na které rovněž odkazuje. Tichý a Hrádek uvádějí na předních místech jako důvody nebezpečnost věci a její míru a prevenci škody. Následně zmiňují stejně jako autoři PETL také argumenty ohledně samotné škody, argumenty ohledně prokázání odpovědnosti, ekonomické argumenty a argumenty týkající se relevantních zájmů.<sup>66</sup> V jejich práci však postrádám jasný závěr o tom, který argument nebo důvod je pro uložení objektivní odpovědnosti klíčový, případně stanovisko, jakou všechny tyto důvody mají pro dovození odpovědnosti váhu.

Melzer uvádí, že nejtypičtějším důvodem pro stanovení objektivní odpovědnosti je zvýšení rizika pro ostatní subjekty.<sup>67</sup> Pro dovození takového nebezpečí pak akcentuje již výše zmíněné tři momenty, které přebírá od Koziola: Pravděpodobnost vzniku škody, rozsah potenciální škody a ovladatelnost rizika.<sup>68</sup> Vedle toho však dále od Koziola přebírá i další důvody pro přičtení odpovědnosti jako jsou (1) dovolený zásah, (2) sociální důvody ve smyslu hospodářské únosnosti, (3) korelace výhody a rizika a (4) souvislost s pojištěním.<sup>69</sup>

Je však třeba říci, že Koziol uvádí tyto důvody spíše jako důvody pro přičtení odpovědnosti vůbec, a nikoli pouze pro přičtení objektivní odpovědnosti. Dovolенý zásah je důvodem pro koncepci odpovědnosti za dovolený zásah (*Eingriffshaftung*), kterou jsem od koncepce objektivní odpovědnosti odlišil (viz 3.1.5), a proto zde tento důvod nepokládám za správný. Argumenty hospodářské únosnosti a korelace výhody a rizika nejsou z mého pohledu rovněž samy o sobě přesvědčivé. Ohledně nich platí to samé, co bylo výše uvedeno k tzv. *deep pocket arguments* a *arguments focusing on the interests involved*. Ostatně i Melzer uvádí, že by důvod korelace výhody a rizika měl být spojen ještě i s dalším důvodem pro stanovení objektivní odpovědnosti.<sup>70</sup>

---

<sup>65</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář před § 823. Op. cit. sub 6, m. č. 19. Srov. KÖTZ, H., WAGNER, G. Op. cit. sub 5, s. 206.

<sup>66</sup> Srov. TICHÝ, L., HRÁDEK, J. Op. cit. sub 10, m. č. 104 a násl.

<sup>67</sup> MELZER, F. Komentář k § 2895. Op. cit. sub 9, m. č. 10.

<sup>68</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2895. Op. cit. sub 9, m. č. 13.

<sup>69</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2895. Op. cit. sub 9, m. č. 32 a násl. Srov. KOZIOL, H. Op. cit. sub 31, s. 238 a násl.

<sup>70</sup> MELZER, F. Komentář k § 2895. Op. cit. sub 9, m. č. 36.

K možnosti pojištění jako důvodu odpovědnosti lze přihlédnout, ale sama o sobě by odpovědnost rovněž neměla založit.<sup>71</sup>

Posledním argumentem zastávaným Melzerem je souvislost s důkazním břemenem. Důvodem má být náročnost prokazování porušení povinnosti nebo zavinění.<sup>72</sup> Zároveň však upozorňuje, že tento přístup není vhodný, pokud by dostačujícím řešením bylo převrácení důkazního břemene.<sup>73</sup> S tím lze souhlasit. Na tento závěr bylo ostatně již odkazováno výše v rámci analýzy PETL.

### 3.2.3 Kritické shrnutí

Důvodů pro uložení objektivní odpovědnosti se v literatuře objevuje velké množství. Na prvním místě je však často uváděno zvýšené nebezpečí. Z mého pohledu je tento důvod v souvislosti s prevencí, jak ji popisuje ekonomická analýza práva, nejpřesvědčivější za předpokladu, že zvýšené nebezpečí vztáhneme k určité aktivitě a dále ho konkretizujeme jako nemožnost zabránit vzniku závažné škody ani při vynaložení takové péče, kterou lze při provozu dané aktivity považovat za ekonomicky únosnou (náležitá péče).

Pokud jde o ostatní důvody, měly by být dle mého názoru používány jako podpůrné argumenty. Jinak řečeno, hospodářská únosnost, možnost pojištění nebo korelace výhody a rizika by pro uložení objektivní odpovědnosti neměly samy o sobě dostatočovat. Mohou však hrát přirozeně roli při výkladu výše uvedeného kritéria „vzniku škody i při vynaložení náležité péče“, neboť preventivní opatření by v konkrétních případech měly být posuzovány právě i s ohledem na jejich hospodářskou únosnost pro škůdce, jeho možnosti pojištění i korelace výhody a rizika přinejmenším ve smyslu jejich nákladů a užitku.

Co se týče definice zvláště nebezpečné činnosti v rámci PETL, domnívám se, že je ve výše uvedeném důvodu de facto zohledněna. Jediným rozdílem je požadavek pro dovození nebezpečné činnosti, že činnost není ve společnosti běžně provozována. Pokud bychom však akceptovali toto kritérium, pak bychom pravděpodobně měli odmítnout objektivní odpovědnost za provoz dopravních prostředků. Toto dokonce přiznávají i autoři PETL.<sup>74</sup> Zároveň ale poznamenávají, že předmětné ustanovení PETL má být pouze minimálním standardem, tzn. že míří pouze na ty nejvíce nebezpečné aktivity a nevylučuje, aby si členské státy vymezily i další nebezpečné aktivity.<sup>75</sup>

---

<sup>71</sup> Srov. KOZIOL, H. Op. cit. sub 31, s. 244.

<sup>72</sup> MELZER, F. Komentář k § 2895. Op. cit. sub 9, m. č. 38.

<sup>73</sup> MELZER, F. Komentář k § 2895. Op. cit. sub 9, m. č. 40.

<sup>74</sup> KOCH, B. Op. cit. sub 3, s. 107.

<sup>75</sup> Srov. KOCH, B. Op. cit. sub 3, s. 110.

Z mého pohledu by i provoz zejména motorových dopravních prostředků měl být regulován prostřednictvím objektivní odpovědnosti za předpokladu, že mohou dosahovat značné rychlosti. Argumentem je pro mě uvedené zvýšení rizika prostřednictvím této činnosti pro ostatní účastníky provozu. Provoz takových motorových dopravních prostředků s sebou nese riziko vzniku závažných škod, kterým nelze zabránit ani při vynaložení rozumných preventivních opatření. To dokazují stále se opakující nejrůznější nehody v rámci silničního provozu. A jak bylo výše nastíněno, např. v silničním provozu se nevyskytují pouze motorová vozidla, ale i chodci, cyklisti, osoby na kolečkových bruslích, na skateboardu, na koloběžce atd. To, že každý z nás motorová vozidla běžně užívá, neznamená, že se občas neocitne také na straně ostatních účastníků provozu a že by měl být zbaven ochrany, kterou mu poskytuje koncepce objektivní odpovědnosti jen proto, že jindy také cestuje motorovým vozidlem.

Nyní se vraťme na začátek, kde byla položena otázka, v jakých případech je obecně spravedlivé, aby škůdce odpovídal bez ohledu na svou nedbalost. Pokud výše uvedené shrneme, pak by objektivní odpovědnost měla být uložena v těch případech, ve kterých nelze zabránit vzniku závažné škody ani při vynaložení náležité péče. Tento závěr je pro tuto práci klíčový.

Na jedné straně totiž jeho prostřednictvím můžeme hodnotit účinnou právní úpravu. Pokud právo vztahuje objektivní odpovědnost na určitý případ, který nesplňuje toto kritérium, pak lze oprávněně tvrdit, že objektivní odpovědnost v takovém případě postrádá smysl a že by stačilo daný případ regulovat prostřednictvím subjektivní odpovědnosti. V opačném případě lze naopak danou právní úpravu považovat za pozitivní a přístup zákonodárce chválit.

Na druhé straně tímto získáváme i kritérium pro určení skutkových podstat objektivní odpovědnosti v případech, ve kterých zákonodárce skutkovou podstatu vymezil nedostatečně určitě tak, že není poznat, zda je u nich pro dovození odpovědnosti třeba zavinění škůdce (viz 3.3). Pokud je v takovém případě dán důvod pro uložení objektivní odpovědnosti, je to rovněž teleologický argument pro to, aby předmětná skutková podstata byla považována za skutkovou podstatu objektivní odpovědnosti (viz 3.3.5).

### **3.3 Problémy při rozlišování objektivní a subjektivní odpovědnosti**

#### **3.3.1 Vymezení problému**

Tato kapitola je doplněním první kapitoly zejména ve vztahu k problémům české teorie. I přesto, že objektivní odpovědnost byla výše vymezena v souladu s většinovou literaturou jako protiklad k odpovědnosti subjektivní, lze nalézt skutkové podstaty, které aktuálně nejsou v české teorii s ohledem na toto zařazení zcela jednoznačné. Jedná se především o skutkové podstaty, které obsahují důvod zproštění odpovědnosti, který odkazuje na vynaložení určité míry péče vymezené

pomocí objektivního měřítka. U nich není na první pohled často jasné, zda se jedná o důvod zproštění v rámci subjektivní odpovědnosti (tzv. exkulpační důvod) nebo o důvod zproštění v rámci objektivní odpovědnosti – tzv. liberační důvod (blíže viz 3.4).

Jako příklad může posloužit zprošťující důvod u odpovědnosti za provoz dopravních prostředků: „*Jinak se [provozovatel] zproští, prokáže-li, že škodě nemohl zabránit ani při vynaložení veškerého úsilí, které lze požadovat.*“ Podle části doktríny se jedná o exkulpační důvod, neboť se vyžaduje prokázání určité míry péče (opatrnosti).<sup>76</sup> Míra opatrnosti opravdu s ohledem na definici nedbalosti v českém právu (viz 3.1.3) při zběžném posouzení indikuje subjektivní odpovědnost. I přesto se podle většinového názoru jedná o liberační důvod v rámci objektivní odpovědnosti.<sup>77</sup> Jaké řešení je však správné a přesvědčivější?

### 3.3.2 Praktická relevance

Odpověď na tuto otázku není pouhým teoretickým problémem. Zde se nelze domnívat, že tento spor je pouze terminologický a že obě pojetí dosáhnou vlastně stejného výsledku – buď osoba odpovídá objektivně bez ohledu na zavinění a poskytneme jí možnost se za určitých okolností zprostit, nebo její zavinění presumujeme a poskytneme jí možnost se za stejných okolností vyvinut. Tak tomu není.

Praktická relevance spočívá v tom, že v případě objektivní odpovědnosti se bez dalšího neuplatní některá pravidla nebo instituty koncepce subjektivní odpovědnosti. V první řadě se jedná o odpovědnost deliktně nezpůsobilého škůdce, jehož odpovědnost v rámci koncepce objektivní odpovědnosti je sporná, a i pokud ji dovedíme, je založena sice na obdobných, ale ne zcela identických předpokladech jako deliktní způsobilost v rámci subjektivní odpovědnosti (blíže viz 3.5.3). Naopak pokud by se jednalo o skutkovou podstatu subjektivní odpovědnosti, pak povinnost škůdce bez deliktní způsobilosti k náhradě škody vzniknout nemůže, protože není způsobilý k zavinění.<sup>78</sup> Dalším příkladem jsou okolnosti vylučující protiprávnost, které se v rámci objektivní odpovědnosti neuplatní (viz 3.1.4) nebo důvody zproštění odpovědnosti ve formě vyšší moci, které musí být v případě objektivní odpovědnosti vykládány v některých případech restriktivně (viz 3.4.3).

---

<sup>76</sup> BEZOUŠKA P. Komentář k § 2927. Op. cit. sub 14, s. 1615.

<sup>77</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2927. Op. cit. sub 9, m. č. 430. TICHÝ, L., HRÁDEK, J. Op. cit. sub 10, m. č. 638. VOJTEK, P. Komentář k § 2927, in: ŠVESTKA, J., DVOŘÁK, J., FIALA, J. a kol. *Občanský zákoník. Komentář. Svazek VI.* Praha: Wolters Kluwer, 2014, s. 1017. PAŠEK, M. Komentář k § 2927, in: PETROV, J., VÝTISK, M., BERAN, V. a kol. *Občanský zákoník. Komentář. 2. vydání.* Praha: C. H. BECK, 2019, m. č. 1.

<sup>78</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2924. Op. cit. sub 9, m. č. 113.

### 3.3.3 Řešení inspiračních zdrojů

Jak bylo výše zmíněno, literatura k inspiračním zdrojům poukazuje na to, že spíše než se dvěma zcela odlišnými kategoriemi se v rámci objektivní a subjektivní odpovědnosti setkáváme s určitým kontinuálním přechodem mezi nimi. Takové šedé zóny (*grey areas*) se vyskytují zejména u koncepcí odpovědnosti, které akcentují objektivní pojetí zavinění a/nebo u kterých je zavinění škůdce presumováno.<sup>79</sup> V komparativní literatuře ovšem nenalézám žádné řešení, jak s těmito šedými zónami naložit.

Samozřejmě souhlasím s tím, že při aplikaci objektivního pojetí zavinění, při kterém je náležitá péče posuzována s ohledem na vlastnosti osoby, která je natolik ideální, že její míra opatrnosti nemůže být pro většinu osob ve společnosti dosažitelná, se vytrácí charakter subjektivní odpovědnosti, která má být ospravedlňována prostřednictvím subjektivní nedostatečnosti škůdce (*subjektiv vorwerbares Fehlverhalten*).<sup>80</sup>

Na druhou stranu však nepovažuji za praktické, aby právní teorie pouze popsala tento problém, aniž by poskytla kritérium, jak v konkrétním případě posoudit, zda se u dané skutkové podstaty jedná o objektivní nebo o subjektivní odpovědnost. Pokud bude řídit motorové vozidlo deliktně nezpůsobilý škůdce a způsobí kolemjdoucímu škodu, bude třeba tuto právní otázku nejpozději v daném soudním řízení rozhodnout. Z tohoto důvodu se zde budu snažit pro řešení této otázky poskytnout řešení. Budiž doplněno, že poukaz na neřešení této otázky není výtku vůči uvedené konkrétní komparativní literatuře, protože jejím deklarovaným cílem je pouze srovnávací analýza.

O obecné řešení se v rakouském právu snaží Koziol. Podle něj jsou pravidla objektivní odpovědnosti od pojmu nedbalosti jasně odlišitelná prostřednictvím důvodu zproštění odpovědnosti. Pokud je důvod formulován tak, že škodě nemohlo být zabráněno ani přes vynaložení veškeré péče (*größtmögliche Sorgfalt*), jedná se o objektivní odpovědnost.<sup>81</sup> V německy mluvících zemích je tento důvod znám pod pojmem neodvratitelné události (*unabwendbares Ereignis*).<sup>82</sup> Pokud naopak posuzujeme za účelem zproštění odpovědnosti to, zda škůdce dodržel obvyklou péči, která se pro jeho jednání vyžaduje (*gewöhnliche Sorgfalt*), půjde o subjektivní odpovědnost s objektivním pojetím zavinění (viz 3.1.3).<sup>83</sup>

<sup>79</sup> Srov. KOCH, B., KOZIOL, H. Op. cit. sub 4, s. 433-434.

<sup>80</sup> KOZIOL, H. Op. cit. sub 31, s. 247.

<sup>81</sup> Srov. KOZIOL, H. Op. cit. sub 31, s. 236.

<sup>82</sup> Srov. KOZIOL, H. Op. cit. sub 31, s. 236.

<sup>83</sup> Srov. KOZIOL, H. Op. cit. sub 31, s. 236.



### 3.3.4 Řešení v české teorii

V české teorii není zatím řešení problémů při rozlišování objektivní a subjektivní odpovědnosti v obecné rovině věnováno příliš prostoru.

V poslední době se v rámci své teoretické koncepce odpovědnosti pokusil o rozlišení Janeček, který se přitom zaměřuje na důvody obou těchto koncepcí odpovědnosti. U (absolutní) objektivní odpovědnosti zdůrazňuje, že protiprávnost spočívá v prostém naplnění předpokladů distributivní normy objektivního práva. Naopak u subjektivní odpovědnosti je dle něj důvodem odpovědnosti porušení korelativní rovnosti mezi škůdcem a poškozeným, tato odpovědnost se tak váže na vnitřní důvody a k člověku, tzn. má i určitý vnitřní, morální základ.<sup>84</sup> Z mého pohledu jde o zajímavou filosofickou koncepci, jejíž předmět je však rozdílný od zde projednávaného spíše prakticky zaměřeného tématu, a proto na mou otázku ohledně rozlišení již existujících skutkových podstat uspokojivou odpověď neposkytuje.

O řešení se pokouší obdobně jako Koziol i Melzer, když uvádí, že „o subjektivní odpovědnost se jedná v případě, kdy hledíme přímo na osobu škůdce, případně alespoň na vlastnosti, které typicky spojujeme s jeho postavením. Pokud však od osoby škůdce zcela abstrahujeme a vycházíme z objektivního standardu pečlivosti, který není nijak vázán na osobu škůdce, jde o odpovědnost objektivní.“<sup>85</sup>

Podle tohoto kritéria je dle Melzera pak odpovědnost za provoz dopravních prostředků („zprostiti, prokáže-li, že škodě nemohl zabránit ani při vynaložení veškerého úsilí, které lze požadovat“) objektivní odpovědností.<sup>86</sup> Na druhé straně však považuje odpovědnost za provozní činnost za subjektivní odpovědnost („prokáže-li, že vynaložil veškerou péči, kterou lze rozumně požadovat, aby ke škodě nedošlo“).<sup>87</sup> Z mého pohledu však není tento závěr o subjektivní odpovědnosti s ohledem na výše uvedené kritérium přesvědčivý. Znění obou uvedených důvodů zproštění je v podstatných ohledech totožné. Vynaložení veškerého úsilí, které lze požadovat, přece odpovídá veškeré péči, kterou lze rozumně požadovat. Pokud bychom aplikovali uvedené kritérium, domnívám se, že bychom museli dospět k závěru, že se v obou těchto případech jedná o objektivní odpovědnost. Je však takový závěr přesvědčivý?

---

<sup>84</sup> V podrobnostech srov. JANEČEK, V. *Kritika právní odpovědnosti*. Praha: Wolters Kluwer, 2017, s. 229 a násl.

<sup>85</sup> MELZER, F. Komentář k § 2895. Op. cit. sub 9, m. č. 4.

<sup>86</sup> MELZER, F. Komentář k § 2895. Op. cit. sub 9, m. č. 4.

<sup>87</sup> MELZER, F. Komentář k § 2924. Op. cit. sub 9, m. č. 115. I když na místě, kde je zmíněno uvedené kritérium, ji považuje za objektivní. Tento závěr byl zřejmě při tvorbě komentáře následně přehodnocen. Srov. MELZER, F. Komentář k § 2895. Op. cit. sub 9, m. č. 4.

### 3.3.5 Kritické shrnutí

Jak autoři literatury v rámci inspiračních vzorů, tak někteří čeští autoři jsou si vědomi toho, že odlišit skutkové podstaty objektivní a subjektivní odpovědnosti není vždy snadné. Problémy způsobují zejména skutkové podstaty, které obsahují jako důvod zproštění odpovědnosti určitou objektivně stanovenou péči (úsilí, opatrnost). Praktická relevance tohoto rozlišování spočívá zejména v tom, zda a za jakých podmínek může být za škodu odpovědný i tzv. deliktně nezpůsobilý škůdce, který v rámci subjektivní odpovědnosti za způsobenou škodu odpovídat nemůže.

V souladu s některými výše uvedenými stanovisky mám za to, že neodvratitelná událost vymezená jako nemožnost zabránit škodě ani při vynaložení veškerého úsilí, které lze požadovat, indikuje důvod zproštění v rámci objektivní odpovědnosti. Naopak, pokud úsilí vymezíme ve vztahu k osobě konkrétního škůdce, např. jako úsilí, které lze na něm osobně požadovat, protože je to např. standard v jeho profesi, indikuje to skutkovou podstatu subjektivní odpovědnosti.

Rozhodující by však dle mého názoru mělo být u takto problematických skutkových podstat to, zda u činností, příp. věcí uvedených v těchto skutkových podstatách má objektivní odpovědnost své opodstatnění. Toto posouzení předpokládá znalost důvodů pro uložení objektivní odpovědnosti, které byly analyzovány v předchozí kapitole. Jak bylo výše uvedeno, za stěžejní důvod považuji zvýšené nebezpečí určité činnosti (aktivity), které se projevuje v nemožnosti zabránit vzniku závažné škody ani při vynaložení takové péče, kterou lze při provozu dané činnosti považovat za ekonomicky únosnou (viz 3.2.3). Při takto nebezpečných aktivitách by měla odpovědná osoba mít povinnost nahradit škodu bez ohledu na to, zda jednala nedbale.

Pokud tedy určitá skutková podstata vyvolává interpretační problémy, zda se jedná o subjektivní nebo objektivní odpovědnost, a u činnosti, kterou reguluje, je dán důvod pro uložení objektivní odpovědnosti, měla by být předmětná skutková podstata považována za skutkovou podstatu objektivní odpovědnosti.<sup>88</sup>

Podívejme se touto optikou na výše uvedené případy. Odpovědnost za provoz dopravních prostředků obsahuje důvod zproštění v tomto znění „*Jinak se [provozovatel] zprostí, prokáže-li, že škodě nemohl zabránit ani při vynaložení veškerého úsilí, které lze požadovat.*“ Veškeré úsilí indikuje objektivní odpovědnost. Provoz dopravních prostředků, které nejsou poháněny převážně lidskou silou, na které dopadá tato skutková podstata, s sebou pak opravdu většinou nese riziko vzniku závažných škod, kterým nelze zabránit ani při vynaložení náležité péče (viz argumenty v 3.2.3). Objektivní odpovědnost je v tomto případě opodstatněná.

---

<sup>88</sup> K přednosti teleologických argumentů srov. MELZER, F. *Metodologie nalézání práva: úvod do právní argumentace*. Vyd. 2. Praha: C.H. Beck, 2011, m. č. 212-214.

Odpovědnosti za provozní činnost se lze zprostit, „*prokáže-li [provozovatel], že vynaložil veškerou péči, kterou lze rozumně požadovat, aby ke škodě nedošlo.*“ Veškerá péče indikuje objektivní odpovědnost. Provozní činností se zde rozumí provoz jakéhokoli závodu (organizovaného souboru jmen) nebo jiného zařízení sloužícího k výdělečné činnosti. Již na první pohled je zjevné, že u některých provozů bude výše uvedená nebezpečnost chybět. Např. u provozu obyčejného novinového stánku se s rizikem vzniku závažných škod, kterým by při obvyklé opatrnosti nešlo zabránit, jistě nesetkáváme. Takto široká koncepce objektivní odpovědnosti své opodstatnění postrádá. U odpovědnosti za běžnou provozní činnost se jedná proto o skutkovou podstatu subjektivní odpovědnosti.

Tento závěr je podpořen i tím, že u zvláště nebezpečných provozů účinný občanský zákoník stanovuje objektivní odpovědnost prostřednictvím zvláštní skutkové podstaty (§ 2925 OZ), přičemž provoz zvláště nebezpečný je v ní právě vymezen jako provoz, u něhož nelze předem rozumně vyloučit možnost vzniku závažné škody ani při vynaložení řádné péče. Takovým provozem je např. provoz teplárny nebo elektrárny (viz zvláštní část 4.2.2.2), u nichž je koncepce objektivní odpovědnosti namístě.

### **3.3.6 Aplikace na další případy**

Uvedená kritéria pro rozlišování subjektivní a objektivní odpovědnosti jsou pro tuto práci nepostradatelná. Pokud se totiž má zvláštní část podrobněji zaměřit na jednotlivé skutkové podstaty objektivní odpovědnosti, musí být dovozeno, které to jsou.

Zákonodárce se vcelku jasně v tomto směru vyjádřil o skutkových podstatách, u kterých není uveden výslovně předpoklad zavinění a žádný důvod zproštění (tzv. absolutní neboli přísná objektivní odpovědnost). To se týká odpovědnosti za práce působící škodu na nemovitě věci (§ 2926 OZ), za některá zvířata (§ 2933 OZ), za vadnou věc použitou při plnění závazku (§ 2936 OZ), za pád nebo vyhození věci (§ 2937 odst. 2 OZ), za zřícení budovy nebo její části (§ 2938 OZ) a za odložené věci (§ 2945 OZ).

Další kategorii představují skutkové podstaty obsahující důvody zproštění, které nejsou v žádném ohledu založeny na dodržení nějakého standardu opatrnosti. Jde zde o odpovědnost za převzaté věci (§ 2944 OZ), které se každý zproští „*neprokáže-li, že by ke škodě došlo i jinak*“, a za vnesené věci (§ 2946 OZ). Této odpovědnosti se odpovědná osoba zproští, „*prokáže-li že by ke škodě došlo i jinak, nebo že škodu způsobil ubytovaný nebo osoba, která ubytovaného z jeho vůle provází.*“ Uvedené případy z mého pohledu nevzbuzují pochybnost o tom, že jde rovněž o skutkové podstaty objektivní odpovědnosti.

Specifický problém tvoří odpovědnost za vadný výrobek (§ 2939 OZ), která je většinou literatury považována za objektivní. Je pravdou, že tato skutková podstata sice výslovně zavinění nepředpokládá, avšak lze oprávněně dovozovat, že se skrývá v definici vady výrobku („výrobek je ve smyslu § 2939 vadný, není-li tak bezpečný, jak to od něho lze rozumně očekávat se zřetelem ke všem okolnostem [...]“).<sup>89</sup> Jinak formulováno, pokud si výrobce počíná nedbale, tedy nikoliv tak, jak lze od průměrného výrobce očekávat, je povinen k náhradě škody způsobené jeho výrobkem. To, že se jedná převážně o subjektivní odpovědnost má i své opodstatnění, neboť rozhodně nelze tvrdit, že každý vadný výrobek vykazuje znaky zvláštního nebezpečí, které je důvodem pro stanovení objektivní odpovědnosti.<sup>90</sup> I přesto tato odpovědnost obsahuje některé prvky objektivní odpovědnosti, jak je blíže představeno ve zvláštní části (viz 4.2.3).

V tomto ohledu je z mého pohledu podobná i konstrukce odpovědnosti odborníka za neúplnou nebo nesprávnou informaci nebo radu (§ 2950 věta první OZ). Zde lze rovněž dospět k závěru, že se jedná o subjektivní odpovědnost, neboť pokud by odborník nejednal nedbale a dodržel by standard v rámci jeho profese, jeho informaci nebo radu bychom nemohli zpravidla označit za neúplnou nebo nesprávnou (viz zvláštní část 4.2.4). Tento závěr je potvrzen i tím, že stejně jako vadný výrobek nelze za zvláštně nebezpečnou obecně považovat každou neúplnou nebo nesprávnou informaci nebo radu odborníka.

I přesto, že u posledních dvou jmenovaných dovozují subjektivní odpovědnost, budou i tyto skutkové podstaty předmětem výkladu ve zvláštní části. Důvodem je má snaha podat komplexní výklad a uznávám, že i přes zde uvedený závěr tyto skutkové podstaty nepředstavují typické případy subjektivní odpovědnosti.

### **3.3.7 Zde zastávané řešení ve vztahu k § 2895 OZ**

V podaném řešení nebyla dosud zmíněna role ustanovení § 2895 OZ, podle kterého je škůdce povinen nahradit škodu bez ohledu na své zavinění v případech stanovených zvlášť zákonem. Znění tohoto ustanovení považuji v českém deliktním právu za jedno z těch nejméně zdařilých. Jeho problém spočívá v tom, že může svádět ke stanovisku, že pokud zákon o povaze odpovědnosti mlčí a neuvádí jasný liberační důvod, jedná se o subjektivní odpovědnost, jejímž předpokladem je zavinění i tehdy, pokud v dané skutkové podstatě není zmíněno výslovně.

Pokud bychom tuto argumentaci brali za směrodatnou, museli bychom ovšem dovodit, že např. všechny výše uvedené skutkové podstaty, u kterých není uveden výslovně předpoklad zavinění a žádný důvod zproštění, jsou skutkové podstaty subjektivní odpovědnosti. Toto

---

<sup>89</sup> Srov. KÖTZ, H., WAGNER, G. Op. cit. sub 5, s. 250.

<sup>90</sup> Srov. KOZIOL, H. Op. cit. sub 31, s. 232, 256-257.

stanovisko by však vedlo k absurdním závěrům, neboť by víceméně popřelo výše uvedené důvody pro stanovení objektivní odpovědnosti a znamenalo by i neodůvodněný odklon od předchozí právní úpravy.<sup>91</sup> Ani sám zákonodárce se v důvodové zprávě totiž nevyjadřuje, že by u skutkových podstat, které byly již obsaženy v předchozím občanském zákoníku a které spočívaly na koncepci objektivní odpovědnosti, mělo k nějaké koncepční změně dojít.

Z tohoto důvodu např. Melzer před formální aplikací tohoto ustanovení upřednostňuje výklad samotné skutkové podstaty: „*Aplikace § 2895 však předpokládá, že z výkladu příslušného ustanovení nelze dovést existenci objektivní odpovědnosti.*“<sup>92</sup> Toto řešení se shoduje se zde zastávaným řešením. Jediný rozdíl spočívá v tom, že dle mého soudu by rozhodující mělo být vždy pouze to, zda u činností, příp. věcí uvedených v těchto skutkových podstatách má objektivní odpovědnost své opodstatnění s ohledem na důvod zvýšeného nebezpečí dané aktivity (viz výše). Ostatní argumenty mohou být použity pouze podpůrně, ale neměly by mít nikdy rozhodující váhu.

Např. v rámci odpovědnosti odborníka za neúplnou nebo nesprávnou informaci nebo radu lze souhlasit s Melzerem, že se jedná o subjektivní odpovědnost (viz výše), ale již nelze souhlasit s tím, že jako rozhodující uvádí následující argument: „*Lze-li se zprostit povinnosti k náhradě v případě smluvní povinnosti, pak tím méně pak může působit § 2950 věta první jako absolutní objektivní [odpovědnost] v případě odpovědnosti deliktní, která je zásadně podrobena méně přísnějším pravidlům.*“<sup>93</sup> Dovození subjektivní odpovědnosti i tady předpokládá absenci zvýšeného nebezpečí, které u podstatné části neúplných informací a rad, jak bylo nastíněno výše, opravdu schází. Toto musí být rozhodující argument i přesto, že argument, který Melzer uvádí, je správný.

### 3.4 Liberační důvody

Jak již bylo na některých místech uvedeno, i koncepce objektivní odpovědnosti počítá u některých skutkových podstat s důvody zproštění odpovědnosti. Tyto důvody se v českém právu označují jako liberační důvody. Účelem této kapitoly je podat stručný systematický přehled těchto důvodů, se kterými se lze setkat nejčastěji. Posouzení, zda jsou tyto důvody u jednotlivých skutkových podstat v české úpravě smysluplné, je předmětem až následující zvláštní části.

#### 3.4.1 Inspirační zdroje

Určitou systematizaci důvodů zproštění odpovědnosti (*defences*) poskytuje na základě analýzy těchto důvodů v právních řádech jednotlivých zemí komparativní literatura. První skupinu

---

<sup>91</sup> Srov. BEZOUŠKA P. Komentář k § 2927. Op. cit. sub 14, s. 1501.

<sup>92</sup> MELZER, F. Komentář k § 2938. Op. cit. sub 9, m. č. 9.

<sup>93</sup> MELZER, F. Komentář k § 2950. Op. cit. sub 9, m. č. 83.

představují důvody, které leží zcela mimo sféru škůdce a poškozeného.<sup>94</sup> V mezinárodním kontextu se někdy hovoří o tzv. *Act of God*, který se vztahuje k přírodním událostem nebo o tzv. *force majeure*, která může obsahovat ještě i další podstatné vnější okolnosti (např. válku či teroristický útok).<sup>95</sup> Obě události lze v českém kontextu označit jako vyšší moc. U vyloučení odpovědnosti na základě těchto událostí je však třeba pečlivě zvážit, aby nebyl zcela popřen důvod pro uložení objektivní odpovědnosti spočívající ve zvláštním nebezpečí činnosti, kterou provozuje odpovědná osoba (viz 3.2.3). To, aby poškozený neměl žádný nárok (ani částečný) na náhradu škody v případech, kdy jednou z příčin jeho škody nebo jejího rozsahu bylo právě i uvedené nebezpečí, není akceptovatelné.<sup>96</sup> V neposlední řadě do této skupiny spadá i jednání třetí osoby,<sup>97</sup> tedy jednání osoby odlišné od škůdce a poškozeného.

Druhou skupinu tvoří důvody, které leží ve sféře odpovědné osoby.<sup>98</sup> Typicky jde o důvody, které spočívají právě v nemožnosti zabránit vzniku škody i přes vynaložení veškerého úsilí (*all due diligence*), o kterých byla zmínka v předchozí kapitole, neboť jsou to právě ony, které vyvolávají pochybnosti o tom, zda jde v dané skutkové podstatě o objektivní nebo subjektivní odpovědnost. Tento důvod je znám také pod pojmem neodvratitelná událost (*unavoidable event, unabwendbares Ereignis*).<sup>99</sup>

Poslední skupinu představují důvody ve sféře samotného poškozeného.<sup>100</sup> Buď se může jednat o jeho spoluzpůsobení škody (blíže viz 3.7) nebo jeho souhlas s ohrožením nebo způsobením škody.<sup>101</sup> Jako obecnou zásadu lze dovodit, že čím vyšší je nebezpečnost činnosti odpovědné osoby, za kterou je jí uložena objektivní odpovědnost, tím méně důvodů pro vyloučení její odpovědnosti by měla mít k dispozici.<sup>102</sup>

PETL uvádí výslovně jako liberační důvody u objektivní odpovědnosti nepředvídatelnou a neodvratitelnou událost vyšší moci ve formě přírodních vlivů (*force of nature*)<sup>103</sup> nebo jednání třetí osoby (srov. čl. 7:102 odst. 1 PETL). Zároveň však doplňují, že to, zda je náhrada škody v rámci objektivní odpovědnosti vyloučena nebo snížena a v jakém rozsahu, závisí na významu vnějších vlivů na jedné straně a rozsahu odpovědnosti na straně druhé (srov. čl. 7:102 odst. 2 PETL).

<sup>94</sup> Srov. KOCH, B., KOZIOL, H. Op. cit. sub 4, s. 420.

<sup>95</sup> Srov. KOCH, B., KOZIOL, H. Op. cit. sub 4, s. 420-421. K problémům teroristického útoku jako vyšší moci srov. KÖTZ, H., WAGNER, G. Op. cit. sub 5, s. 214-215.

<sup>96</sup> Srov. KOCH, B., KOZIOL, H. Op. cit. sub 4, s. 421. Srov. KOZIOL, H. Op. cit. sub 31, s. 236.

<sup>97</sup> KOCH, B., KOZIOL, H. Op. cit. sub 4, s. 421.

<sup>98</sup> Srov. KOCH, B., KOZIOL, H. Op. cit. sub 4, s. 421.

<sup>99</sup> Srov. KOCH, B., KOZIOL, H. Op. cit. sub 4, s. 421.

<sup>100</sup> Srov. KOCH, B., KOZIOL, H. Op. cit. sub 4, s. 422.

<sup>101</sup> Srov. KOCH, B., KOZIOL, H. Op. cit. sub 4, s. 423.

<sup>102</sup> Srov. KOCH, B., KOZIOL, H. Op. cit. sub 4, s. 424-425. Srov. KOZIOL, H. Op. cit. sub 31, s. 232.

<sup>103</sup> Srov. KOCH, B. Defences, in: EUROPEAN GROUP ON TORT LAW. *Principles of European Tort Law, Text and Commentary*. Wien: Springer WienNewYork, 2005, s. 128.

V rámci DCFR je pro objektivní odpovědnost v tomto ohledu zejména relevantní čl. VI.–5:302 o nekontrolovatelné události, podle kterého se odpovědná osoba zproští odpovědnosti, pokud je škoda způsobena mimořádnou událostí, která nemůže být jakýmkoli rozumným úsilím odvrácena a kterou nelze považovat za riziko odpovědné osoby.<sup>104</sup>

S liberačními důvody se lze samozřejmě setkat u některých skutkových podstat i v rakouském a německém právu. Pokud to bude relevantní, budou tyto důvody analyzovány ve srovnání s českou úpravou u konkrétních skutkových podstat ve zvláštní části.

### 3.4.2 České právo

V českém právu se setkáváme s podobnými důvody vyloučení odpovědnosti. Známe je rozlišování mezi tzv. absolutní objektivní odpovědností, která se vyznačuje tím, že žádné liberační důvody nepřipouští, a tzv. prostou objektivní odpovědností, která alespoň jeden liberační důvod obsahuje.<sup>105</sup>

Liberační důvody, které leží mimo sféru škůdce a poškozeného, zahrnuje občanský zákoník v rámci deliktů odpovědnosti zčásti ve formulaci „*neprokáže-li, že by ke škodě došlo i jinak*“ (blíže viz zvláštní část 4.2.10.7). Výslovně vyšší moc a jednání třetí osoby obsahuje pak koncepce odpovědnosti za zvlášť nebezpečný provoz: „*prokáže-li, že škodu způsobila zvnějšku vyšší moc nebo že ji způsobilo [...] neodvratitelné jednání třetí osoby*“ (blíže viz zvláštní část 4.2.2.6).

Důvody, které leží ve sféře škůdce, jsou v občanském zákoníku vyjádřeny různým způsobem. V rámci objektivní odpovědnosti se setkáváme u odpovědnosti za provoz dopravních prostředků s formulací „*prokáže-li, že škodě nemohl zabránit ani při vynaložení veškerého úsilí, které lze požadovat*“ (blíže viz zvláštní část 4.2.1.8).

Důvody ve sféře samotného poškozeného lze spatřovat ve formulaci „*prokáže-li, že škodu způsobilo i vlastní jednání poškozeného*“ (blíže viz zvláštní část 4.2.2.6), nebo „*prokáže-li že by škodu způsobil ubytovaný nebo osoba, která ubytovaného z jeho vůle provází*“ (blíže viz zvláštní část 4.2.12.7). I v české právní teorii se pak objevuje zásada, že čím vyšší je riziko, tím méně možností se liberovat existuje.<sup>106</sup>

### 3.4.3 Kritické shrnutí

V rámci inspiračních zdrojů i českého práva se lze setkat se třemi skupinami důvodů zproštění odpovědnosti. Dělicím kritériem je sféra (vlivu), ve které se vyskytují, totiž důvody

---

<sup>104</sup> VI. – 5:302: Event beyond control:

„A person has a defence if legally relevant damage is caused by an abnormal event which cannot be averted by any reasonable measure and which is not to be regarded as that person's risk.“

<sup>105</sup> Srov. MELZER, F. Op. cit. sub 9, m. č. 41. Srov. TICHÝ, L., HRÁDEK, J. Op. cit. sub 10, m. č. 119.

<sup>106</sup> Srov. TICHÝ, L., HRÁDEK, J. Op. cit. sub 10, m. č. 119.

mimo sféru odpovědné osoby a poškozeného, důvody ve sféře odpovědné osoby a důvody ve sféře poškozeného. Liberační důvody ve formě vyšší moci by však neměly vést k vyloučení povinnosti nahradit škodu v celém rozsahu v případech, kdy jednou z příčin škody nebo jejího rozsahu bylo zjevně i zvýšené nebezpečí aktivity, za kterou je odpovědné osobě objektivní odpovědnost ukládána.

Možnost zproštění se odpovědnosti prostřednictvím liberačních důvodů by měla být dána podle intenzity nebezpečnosti aktivity odpovědné osoby. Za extrémně nebezpečné aktivity by měla být odpovědné osobě ukládána absolutní objektivní odpovědnost. Naopak za ty méně nebezpečné by měly být u objektivní odpovědnosti konstruovány adekvátní liberační důvody. To, zda tomu tak opravdu v českém právu je, bude analyzováno u jednotlivých skutkových podstat objektivní odpovědnosti s liberačními důvody ve zvláštní části.

### 3.5 Odpovědná osoba

Dalším důležitým tématem je otázka, komu by měla být objektivní odpovědnost obecně ukládána. V některých případech totiž není na první pohled zcela zřejmé, kdo nebezpečnou aktivitu provozuje. Např. u provozu motorového vozidla lze uvažovat o tom, že by tato odpovědnost měla být uložena jeho vlastníku, provozovateli (tedy zjednodušeně tomu, kdo má možnost s vozidlem fakticky disponovat) nebo řidiči vozidla, případně více těmto osobám společně, pokud se vůbec jedná o rozdílné osoby. Jaké faktory by při takovém rozhodování měly být brány v úvahu?

#### 3.5.1 Inspirační zdroje

Komparativní literatura uvádí dva přístupy k určení odpovědné osoby. U nebezpečných aktivit je nejčastěji odpovědná osoba, která má faktickou kontrolu nad danou aktivitou nebo z ní má užitek.<sup>107</sup> Tyto dva faktory jsou nejčastěji brány v úvahu. Druhý přístup je spatřován v rámci objektivní odpovědnosti, která je ospravedlňována jinými důvody než zvláštním nebezpečím (viz 3.2.1). Zde je za hlavní faktor považována možnost odškodnit poškozeného na základě přenesení nákladů na ostatní potenciální poškozené. S tímto přístupem se setkáváme např. v rámci odpovědnosti za výrobek.<sup>108</sup>

Tyto faktory se promítají do jednotlivých skutkových podstat objektivní odpovědnosti. V německém právu je proto v některých případech odpovědnou osobou provozovatel, případně držitel (*Halter*), podnikatel (*Betriebsunternehmer*) nebo (faktický) majitel provozu (*Inhaber*). I

---

<sup>107</sup> Srov. KOCH, B., KOZIOL, H. Op. cit. sub 4, s. 418.

<sup>108</sup> Srov. KOCH, B., KOZIOL, H. Op. cit. sub 4, s. 419.



když jde o rozdílné výrazy, měly by se vykládat tak, aby měly stejný význam.<sup>109</sup> Jednou z klíčových charakteristik je právě určitá dlouhodobější dispozice ohledně zdroje nebezpečí neboli předmětu, prostřednictvím kterého je vykonávána nebezpečná aktivita. Zde je přímá souvislost s výše uvedeným faktorem kontroly. Pouze u osoby, která má nad nebezpečnou aktivitou kontrolu a může rozhodujícím způsobem disponovat se zdrojem nebezpečí, může být efektivně naplněna role objektivní odpovědnosti jako regulace objemu dané rizikové činnosti (viz 3.2.1).<sup>110</sup> Stejně tak by dle rakouské teorie měla být objektivní odpovědnost tomu, kdo má z dané aktivity užitek nebo nad ní má kontrolu.<sup>111</sup>

### 3.5.2 České právo

V české právní teorii se lze setkat rovněž s tím, že odpovědným subjektem je osoba, která kontroluje příslušný zdroj nebezpečí.<sup>112</sup> Stejně tak je akcentován i faktor užitku, nevýhody by měl nést ten, kdo má z daného zdroje nebezpečí užítky.<sup>113</sup>

V konkrétních skutkových podstatách objektivní odpovědnosti v občanském zákoníku se pak nejčastěji setkáváme s pojmem provozovatel. Jak bude analyzováno ve zvláštní části, zákonodárce ukládá objektivní odpovědnost dále např. i vlastníku zvířete, osobě, která zvíře používá, nebo výrobcí či poskytovateli služeb nebo i jiné osobě, pokud způsobí škodu způsobem stanoveným v příslušné skutkové podstatě.

### 3.5.3 Deliktně nezpůsobilý škůdce jako odpovědná osoba?

Znakem objektivní odpovědnosti je to, že jejím předpokladem není zavinění. Z toho by mělo vyplývat, že i škůdce bez způsobilosti k zavinění – tzv. deliktně nezpůsobilý škůdce – by měl za škodu způsobenou při provozu nebezpečné aktivity, např. provozu motorového vozidla poškozenému odpovídat bez dalšího.

V českém právu je deliktně nezpůsobilý škůdce osoba bez způsobilosti k zaviněným protiprávním jednáním, tj. bez deliktní způsobilosti.<sup>114</sup> V účinném občanském zákoníku je deliktní způsobilost vymezena jako schopnost ovládnout své jednání a posoudit jeho následky (§ 24, § 2920 odst. 1 OZ). Škůdci bez této schopnosti jsou většinou nezletilí a osoby stížené

---

<sup>109</sup> Srov. KÖTZ, H., WAGNER, G. Op. cit. sub 5, s. 209.

<sup>110</sup> Srov. KÖTZ, H., WAGNER, G. Op. cit. sub 5, s. 210.

<sup>111</sup> Srov. KOZIOL, H. Op. cit. sub 31, s. 230-231. Srov. KOZIOL, H. Op. cit. sub 7, s. 135.

<sup>112</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2895. Op. cit. sub 9, m. č. 23. Srov. TICHÝ, L., HRÁDEK, J. Op. cit. sub 10, m. č. 104.

<sup>113</sup> Srov. TICHÝ, L., HRÁDEK, J. Op. cit. sub 10, m. č. 104.

<sup>114</sup> Srov. MELZER, F. Úvodní výklad před § 2909. Op. cit. sub 9, m. č. 516.

duševní poruchou. Komparativní literatura uvádí, že ve většině právních řádů deliktně nezpůsobilé osoby opravdu odpovídají stejně jako jiní provozovatelé nebezpečných aktivit.<sup>115</sup>

Je však otázkou, zda je tento přístup vždy spravedlivý. V české právní teorii se lze setkat i s názorem, že v rámci objektivní odpovědnosti bude deliktně nezpůsobilá osoba odpovídat jen tehdy „*může-li posoudit míru rizika, které vyvolává jí udržovaný zdroj nebezpečí, a současně může-li se proti zpřísněné odpovědnosti chránit pojištěním.*“<sup>116</sup> Škůdce přitom nemusí mít možnost uzavřít příslušné pojištění sám, postačí, pokud takovou možnost má jeho zákonný zástupce či opatrovník.<sup>117</sup>

Tento závěr vychází z některých závěrů rakouské a německé právní teorie. Dle Koziola může být nezletilý bezesporu provozovatelem v rámci objektivní odpovědnosti (např. provozovatelem vozidla). Avšak v rámci vlastností provozovatele je požadováno, aby takový provozovatel měl právě i deliktní způsobilost.<sup>118</sup> Podobně v německém právu Wagner uvádí, že nezletilý nebo osoba stížená duševní poruchou jsou povinni nahradit škodu v rámci objektivní odpovědnosti za zvíře jen tehdy, pokud mají deliktní způsobilost.<sup>119</sup> Argumentem pro tento závěr je ochrana těchto osob.<sup>120</sup>

Je pravdou, že pokud osoba nedokáže posoudit nebezpečnost své aktivity (míru rizika), pak ztrácí přesvědčivost argument, že objektivní odpovědnost je vhodný regulátor objemu rizikové činnosti (viz 3.2.1). Pokud si nezletilý nemůže uvědomit, že jeho jednání povede ke škodě, nebude činit tak jako tak žádná preventivní opatření, aby škodě zabránil, nebo snižovat počet svých rizikových aktivit. Pokud se mu i tak ukládá povinnost nahradit škodu, je to pro něj proto velmi přísné. A to i s ohledem na to, že zpravidla nebude čerpat ani užitky z této aktivity tak jako deliktně způsobilé osoby, které ví, co a proč dělají. Proto souhlasím s tím, že i nezletilý nebo osoba stížená duševní poruchou jsou povinni nahradit škodu v rámci objektivní odpovědnosti pouze, pokud mohou posoudit míru rizika jejich nebezpečné aktivity.

Na druhé straně je však třeba zvážit i ochranu poškozeného, který by mohl ztratit zvýšenou ochranu poskytnutou mu objektivní odpovědností jen proto, že např. ve vozidle, které mu způsobilo fatální zdravotní následky, seděl za volantem deliktně nezpůsobilý škůdce. I přesto se domnívám, že ani toto by nemělo převážet výše uvedené argumenty a ospravedlňovat bezbřehou odpovědnost deliktně nezpůsobilých osob. Je to však argument pro to, aby míra rizika byla

---

<sup>115</sup> Srov. KOCH, B., KOZIOL, H. Op. cit. sub 4, s. 419.

<sup>116</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2895. Op. cit. sub 9, m. č. 30.

<sup>117</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2895. Op. cit. sub 9, m. č. 26-30.

<sup>118</sup> Srov. KOZIOL, H. Op. cit. sub 7, s. 137.

<sup>119</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 833. Op. cit. sub 6, m. č. 40-41.

<sup>120</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 833. Op. cit. sub 6, m. č. 40-41.

vykládána širěji tak, že k dovození jejich odpovědnosti postačuje pouze obecná vědomost o tom, že zvolená aktivita může vést ke způsobení závažné škody.

Výše uvedené kritérium ohledně možnosti pojištění se mi naopak nezdá přesvědčivé. Jsou aktivity, kde pojištění nemusí být běžně sjednáváno, např. i proto, že pro danou aktivitu ještě není na trhu nabízeno. Není v zásadě správné, aby o odpovědnosti škůdce a o právu poškozeného na náhradu škody rozhodovala možnost získat pojistné plnění (blíže viz 3.10).

### 3.5.4 Kritické shrnutí

Při rozhodování, komu by měla být objektivní odpovědnost obecně ukládána, hrají roli především dva faktory. Za prvé faktická kontrola nad danou nebezpečnou aktivitou a za druhé užítky (profit) z této aktivity. Ve zvláštní části bude u konkrétních skutkových podstat analyzováno, zda zákonodárce tyto faktory při vymezení odpovědné osoby dostatečně reflektuje.

Nezletilý nebo osoba stížená duševní poruchou by měli být povinni nahradit škodu v rámci objektivní odpovědnosti pouze tehdy, pokud mohou posoudit míru rizika jejich nebezpečné aktivity. Pro dovození jejich odpovědnosti by měla postačovat pouze obecná vědomost o tom, že zvolená aktivita může vést ke způsobení závažné škody.

## 3.6 Analogické použití skutkových podstat objektivní odpovědnosti

Spolu s neustálým technologickým rozvojem může docházet i ke vzniku nových aktivit, případně věcí, které mohou být obdobně nebezpečné jako aktivity, za které je v dosavadních právních předpisech ukládána objektivní odpovědnost. Proto se v teorii i praxi diskutuje, zda je přípustné osobě provozující tyto nové aktivity také uložit objektivní odpovědnost na základě analogického použití některé z dosavadních skutkových podstat.<sup>121</sup> Pokud by to přípustné nebylo, odpovědnost za takovou aktivitu by byla možná pouze na základě obecných deliktálních norem subjektivní odpovědnosti a pro uložení povinnosti k náhradě škody by tato osoba musela jednat nedbale (viz 3.1.3).

### 3.6.1 Inspirační zdroje

V rámci inspiračních zdrojů je řešení tohoto problému sporné. Rakouská soudní praxe analogickou aplikaci skutkových podstat připouští. Německá teorie i soudní praxe analogii vylučuje.<sup>122</sup> V Rakousku je touto praxí napravná skutečnost, že objektivní odpovědnost je

---

<sup>121</sup> K analogii v obecné rovině srov. MELZER, F. Op. cit. sub 88, m. č. 263. „*Vycházíme tak z nějakého pevného bodu v právním řádu, přičemž tímto pevným bodem je existující ustanovení, které stanoví určitý právní následek a jeho teleologické pozadí. Dopadá-li teleologie tohoto ustanovení i na jiné případy, než které jsou zahrnuty jeho nejširším možným jazykovým významem, pak je třeba aplikovat stanovený právní následek i na tyto případy.*“

<sup>122</sup> Srov. KOCH, B., KOZIOL, H. Op. cit. sub 4, s. 396. Srov. např. rozhodnutí Nejvyššího soudního dvora OGH SZ 31/26, ve kterém byla takto dovozena objektivní odpovědnost provozovatele továrny, která vypouštěla škodlivé

upravena prostřednictvím jednotlivých relativně konkrétních skutkových podstat, a nikoli obecné klauzule, která by mohla reflektovat i výše zmíněný technologický rozvoj.<sup>123</sup>

Na druhé straně lze však zvažovat i argument právní jistoty v tom smyslu, že není přijatelné ukládat povinnost k náhradě škody, která se vzhledem k její absenci v zákonné úpravě nedala předvídat. Wagner ve vztahu k německé úpravě rovněž poznamenává, že v některých případech je zákon tak detailní, např. tím, že sám poskytuje katalog specifikující nebezpečné aktivity, že je obtížné nějaké obecné pravidlo způsobilé pro obdobnou aplikaci vůbec dovodit. To však na druhé straně nevylučuje extenzivní výklad v případech, ve kterých zákon vymezuje regulované provozy nebo činnosti obecnějším způsobem.<sup>124</sup>

Pokud nahlédneme do evropských unifikačních projektů, analogickou aplikaci výslovně připouští PETL (čl. 5:102 odst. 2),<sup>125</sup> které obsahují na rozdíl od výše zmíněných úprav i obecnou deliktvní klauzuli objektivní odpovědnosti (viz 3.2.1). Jako argument pro analogii autoři uvádí, že stejné případy by měly být posuzovány stejně.<sup>126</sup> DCFR, který se vydal cestou úpravy objektivní odpovědnosti prostřednictvím jednotlivých speciálních skutkových podstat, tuto otázku výslovně neupravuje (čl. VI. – 3:201 až VI. – 3:208).

### 3.6.2 České právo

V českém právu toto téma řeší již zmíněný § 2895 OZ („*Škůdce je povinen nahradit škodu bez ohledu na své zavinění v případech stanovených zvlášť zákonem*“). Dle Tichého a Hrádka se zákonodárce přiklonil k německému řešení a zakázal rozšiřování objektivní odpovědnosti prostřednictvím analogie.<sup>127</sup> I dle mého názoru znění tohoto ustanovení hovoří jasně ve prospěch

---

látky. „*Die Rechtsordnung verbietet im Zeitalter der Maschinen die Errichtung von Betrieben, die Maschinen verwenden, auch dann nicht, wenn dadurch die körperliche Integrität oder das Vermögen betriebsfremder Personen in Gefahr geraten. Aber sie muß verlangen, daß der entstandene Schaden nach Möglichkeit nicht von diesen Personen, sondern von dem Unternehmen getragen wird, das die Maschinen betreibt, daraus Gewinn zieht und in dessen Hand es gelegen ist, durch entsprechende Vorkehrungen die Gefährdung möglichst zu vermindern. Dieser Grundsatz ist in den Haftpflichtgesetzen (RHG., SachschadenHG., KraftfVerkG., Luft-VerkG.) ausgesprochen, und er muß wegen Gleichheit des Rechtsgrundes auf andere gefährliche Betriebe gerade dann angewendet werden, wenn gefährliche Betriebe bestimmter Art im Wirtschaftsleben eine häufige Erscheinung sind.*“ Srov. na druhé straně např. rozhodnutí Nejvyššího soudního dvora OGH SZ 73/118, ve kterém byla odmítnuta objektivní odpovědnost provozovatele hotelu, ve kterém se nacházely výbušné látky. „*Das Hotel des Beklagten ist kein "gefährlicher Betrieb", also ein Betrieb, bei dem infolge seiner allgemeinen Beschaffenheit die Interessen Dritter schon dadurch in einer das gewöhnliche Ausmaß der im modernen Leben stets bestehenden Gefährdung wesentlich übersteigenden Art gefährdet werden. Diese besondere Haftung des Betriebsinhabers tritt nicht schon dann ein, wenn ein an sich ungefährlicher Betrieb im Einzelfall unter gewissen Umständen zu einem gefährlichen wird. [...] Beim Lagern von 2,5 kg Schwarzpulver in einem Abstellraum des Hotels kann davon keine Rede sein.*“

<sup>123</sup> Srov. KOZIOL, H. Op. cit. sub 31, s. 234.

<sup>124</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář před § 823. Op. cit. sub 6, m. č. 26.

<sup>125</sup> Čl. 5:102 odst. 2 PETL: „*Unless national law provides otherwise, additional categories of strict liability can be found by analogy to other sources of comparable risk of damage.*“

<sup>126</sup> Srov. KOCH, B. Op. cit. sub 3, s. 111.

<sup>127</sup> TICHÝ, L., HRÁDEK, J. Op. cit. sub 10, m. č. 83. Pro nepřipustnost analogie rovněž PAŠEK, M. Komentář k § 2895. Op. cit. sub 77, m. č. 8.

tohoto závěru. Proto je překvapivé, že se lze v české teorii setkat i s názorem, že je analogická aplikace ustanovení zakládající objektivní odpovědnost přípustná.<sup>128</sup> Z mého pohledu jde o výklad, který nerespektuje znění § 2895 OZ, které je natolik určité, že oprávněnost jiného výkladu vyvolává pochybnosti.

I přesto by měla být dle mého názoru s ohledem na technologický vývoj a roli objektivní odpovědnosti v jeho rámci (blíže viz 4.4) možnost analogické aplikace skutkových podstat objektivní odpovědnosti připuštěna, případně aplikace § 2895 OZ teleologicky redukována výlučně jen na případy vytváření zcela nových skutkových podstat objektivní odpovědnosti prostřednictvím analogie, avšak nikoliv jen na rozšíření stávajících skutkových podstat na moderní technologie vykazující srovnatelnou či dokonce ještě větší nebezpečnost (viz zvláštní část 4.4.2.6).

### 3.6.3 Kritické shrnutí

Objektivní odpovědnost nelze v českém právu uložit na základě analogického použití některé z dosavadních skutkových podstat objektivní odpovědnosti. De lege ferenda by měla být však tato možnost s ohledem na technologický vývoj, který může být prostřednictvím koncepce objektivní odpovědnost adekvátně regulován, připuštěna tak, jak se s ní lze setkat v rámci PETL nebo v rakouském právu.

## 3.7 Spoluzpůsobení škody

Protože objektivní odpovědnost nepředpokládá zavinění škůdce, je třeba objasnit i to, zda a jak se při její aplikaci použije institut spoluzpůsobení škody, který je často označován též jako spoluzavinění poškozeného (*contributory negligence, Mitverschulden*). Běžným případem je např. srážka cyklisty s motorovým vozidlem, kdy provozovatel odpovídá cyklistovi v rámci objektivní odpovědnosti a cyklistovi může být podobně jako v rámci subjektivní odpovědnosti za určitých okolností přičteno k tíži jeho spoluzavinění (viz níže), např. proto že při jízdě neměl cyklistickou helmu.<sup>129</sup> Uplatní se však to samé, pokud způsobí škodu provozovateli cyklista – může být snížena náhrada škody provozovateli na základě přičtení zvýšeného nebezpečí, které představuje provoz motorového vozidla, aniž by provozovatel jednal nedbale?

---

<sup>128</sup> MELZER, F. Op. cit. sub 9, m. č. 42. Srov. rovněž MELZER, F. Komentář k § 2895. Op. cit. sub 9, m. č. 48. „Z tohoto důvodu je patrně vyloučena judikatorní konstrukce zcela nových skutkových podstat objektivní odpovědnosti. Pokud však půjde o nevědomou mezeru v zákoně a důvody explicitní úpravy budou dopadat i na případy zákonem výslovně neupravené, pak by měla být analogie přípustná.“

<sup>129</sup> Srov. např. skutkový stav v rozsudku Nejvyššího soudu ze dne 27. 6. 2012, sp. zn. 25 Cdo 2974/2011 nebo v rozhodnutí Spolkového soudního dvora BGH NJW 2014, 2493.

### 3.7.1 Inspirační zdroje

V rámci PETL řeší tuto problematiku čl. 8:101 (Contributory conduct or activity of the victim). Autoři PETL upozorňují na to, že se v tomto ohledu nejedná o zavinění poškozeného ve striktním technickém smyslu. Předpokladem pro aplikaci tohoto ustanovení je buď to, že poškozený opomněl jednat s náležitou péčí ve smyslu ochrany sebe sama, nebo že provozoval nadměrně nebezpečnou aktivitu.<sup>130</sup> Co se týče přičtení provozu nebezpečné aktivity, je požadováno, aby se jednalo o takovou aktivitu, která by odůvodňovala uložení objektivní odpovědnosti. Pokud tomu tak není, může však být zohledněna i při stanovení vyššího standardu náležité péče, kterým se posuzuje jednání poškozeného, a tak může být i toto jiné nebezpečí v konečném důsledku zohledněno.<sup>131</sup> Institut spoluzbůsobení škody se použije jak v rámci subjektivní odpovědnosti, tak i tehdy, pokud škůdce stíhá objektivní odpovědnost.<sup>132</sup> V rámci DCFR se jedná o ustanovení čl. VI. - 5:102 (Contributory fault and accountability), pro něž jsou zde uvedené závěry v zásadě rovněž aplikovatelné.<sup>133</sup>

Německé právo většinou upravuje spoluzpůsobení škody (*Mitverschulden*) přímo ve zvláštních zákonech ukládajících objektivní odpovědnost. Předmětná ustanovení odkazují na použití úpravy spoluzavinění (spoluzpůsobení) v německém občanském zákoníku (BGB).<sup>134</sup> Je tedy nesporné, že se institut spoluzpůsobení aplikuje i v rámci objektivní odpovědnosti. Dle německé teorie i soudní praxe nejde ovšem o zavinění v jeho přesném právním významu, ale obdobně jako v rámci PETL o opomenutí vlastních zájmů poškozeného (*Außerachtlassung der eigenen Interessen*).<sup>135</sup> Vedle toho však může být poškozenému přičteno k tíži i zvýšené nebezpečí v rámci objektivní odpovědnosti.<sup>136</sup> Často za snížené viditelnosti dochází na silnicích např. i ke střetu vozidel se zvířaty, která jejich držitelé utekla. Zde je třeba posuzovat zvýšené nebezpečí v rámci objektivní odpovědnosti za zvíře i za provoz dopravního prostředku.<sup>137</sup>

---

<sup>130</sup> Srov. MARTÍN-CASALS, M., Contributory Conduct or Activity, in: EUROPEAN GROUP ON TORT LAW. *Principles of European Tort Law, Text and Commentary*. Wien: Springer WienNewYork, 2005, s. 132.

<sup>131</sup> Srov. MARTÍN-CASALS, M. Op. cit. sub 130, s. 133.

<sup>132</sup> MARTÍN-CASALS, M. Op. cit. sub 130, s. 136.

<sup>133</sup> Srov. VON BAR, C., CLIVE, E. Op. cit. sub 2, s. 3627 a násl.

<sup>134</sup> Srov. např. § 9 StVG: „Hat bei der Entstehung des Schadens ein Verschulden des Verletzten mitgewirkt, so finden die Vorschriften des § 254 des Bürgerlichen Gesetzbuchs mit der Maßgabe Anwendung, dass im Fall der Beschädigung einer Sache das Verschulden desjenigen, welcher die tatsächliche Gewalt über die Sache ausübt, dem Verschulden des Verletzten gleichsteht.“

<sup>135</sup> Srov. OETKER, H. Komentář k § 254, in: *Münchener Kommentar. Band 2*. 8. vydání. München: Verlag C. H. Beck, 2019, m. č. 3.

<sup>136</sup> Srov. OETKER, H. Op. cit. sub 135, m. č. 5.

<sup>137</sup> Srov. KÖTZ, H., WAGNER, G. Op. cit. sub 5, s. 215.

Podobná ustanovení<sup>138</sup> a závěry ke spoluzavinění jako v německém právu lze nalézt i v rakouském právu.<sup>139</sup> Koziol k přičítání zvýšeného nebezpečí doplňuje, že se dle jeho názoru nemusí vždy jednat o takové nebezpečí (stejně jako o zavinění), které by bylo způsobilé samo o sobě založit odpovědnost, nýbrž pro aplikaci spoluzpůsobení škody postačí i podstatně nižší míra zvláštního nebezpečí.<sup>140</sup> Toto přičitatelné nebezpečí se ani nemusí zakládat na žádné konkrétní skutkové podstatě objektivní odpovědnosti, může se jednat o jakékoli zvláštní nebezpečí.<sup>141</sup>

### 3.7.2 České právo

Účinný občanský zákoník upravuje spoluzpůsobení škody v § 2918 OZ: „*Vznikla-li škoda nebo zvětšila-li se také následkem okolností, které se přičítají poškozenému, povinnost škůdce nahradit škodu se poměrně sníží. Podílejí-li se však okolnosti, které jdou k tíži jedné či druhé strany, na škodě jen zanedbatelným způsobem, škoda se nedělí.*“ Předmětné ustanovení se dle jeho znění použije nezávisle na tom, zda škůdce odpovídá na základě subjektivní nebo objektivní odpovědnosti. Okolnosti, které se přičítají poškozenému, zahrnují obdobně jako v německém nebo rakouském právu na jedné straně absenci potřebné pečlivosti vůči vlastním statkům.<sup>142</sup> Toto kritérium se však jinak prakticky rovná kritériu pro posuzování nedbalosti.<sup>143</sup>

Na druhé straně je třeba zohlednit i jiné důvody přičitatelnosti jako např. právě zvýšené riziko, pokud i poškozený odpovídá škůdci, a to bez ohledu na zavinění.<sup>144</sup> K takové situaci může docházet např. v rámci odpovědnosti za provoz dopravních prostředků při srážce dvou a více vozidel. Úprava této odpovědnosti to dokonce sama reflektuje v ustanovení § 2932 OZ o tzv. střetu provozů (viz zvláštní část 4.2.1.10). Na rozdíl od výše uvedeného závěru v rakouském právu však česká teorie aktuálně dospívá k tomu, že nestačí obecné zvýšení rizika, ale musí se jednat vždy o takové riziko, se kterým zákon spojuje odpovědnost za škodu.<sup>145</sup>

---

<sup>138</sup> Srov. § 7 odst. 1 EKHG: „*Hat bei der Entstehung des Schadens ein Verschulden des Geschädigten mitgewirkt, so ist der § 1304 Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch anzuwenden.*“

<sup>139</sup> Srov. KOZIOL, H. Op. cit. sub 7, s. 236-237. K přičítání zvýšeného nebezpečí srov. KOZIOL, H. Op. cit. sub 7, s. 253.

<sup>140</sup> Srov. KOZIOL, H. Op. cit. sub 31, s. 265.

<sup>141</sup> Srov. KOZIOL, H. Op. cit. sub 31, s. 265-266. „*[...] schon eine Quelle erheblich niedriger Gefährlichkeit für die Zurechnung auf Geschädigtenseite ausreicht als für die Begründung der Haftung Dritten gegenüber erforderlich ist. Vor allem aber ist auch hervorzuheben, dass auf Geschädigtenseite der ganz allgemeine Grundsatz der Zurechnung der Risiken der eigenen Sphäre herrscht und daher nicht bloß einzelne, gesondert geregelte Gefahrenquellen zuzurechnen sind, sondern schlechthin [...] alle Quellen erhöhter Gefahr.*“

<sup>142</sup> MELZER, F. Komentář k § 2918. Op. cit. sub 9, m. č. 14.

<sup>143</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2918. Op. cit. sub 9, m. č. 14.

<sup>144</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2918. Op. cit. sub 9, m. č. 12.

<sup>145</sup> MELZER, F. Komentář k § 2918. Op. cit. sub 9, m. č. 37.

### 3.7.3 Kritické shrnutí

Jak v inspiračních zdrojích, tak českém právu se institut spoluzpůsobení škody použije v rámci subjektivní i objektivní odpovědnosti. Jinak řečeno, nezáleží na tom, zda škůdce poškozenému odpovídá na základě skutkové podstaty subjektivní nebo objektivní odpovědnosti. Zde analyzované právní úpravy dospívají shodně také k závěru, že se poškozenému v rámci spoluzpůsobení přičítá k tíži na jedné straně opomenutí náležité péče při ochraně vlastních statků a na druhé straně i zvýšené nebezpečí jeho jednání.

Pokud způsobí škodu provozovateli motorového vozidla cyklista, měla by mu být tedy poměrně snížena náhrada škody na základě přičtení zvýšeného nebezpečí, které představuje provoz motorového vozidla (viz zvláštní část 4.2.1). Pokud naopak způsobí provozovatel škodu cyklistovi, může mu být snížena náhrada škody za předpokladu, že si počínal nedostatečně opatrně při ochraně vlastních statků. To znamená, že si nepočínal ve stručnosti tak, jako by si počínal průměrný cyklista. Pokud však např. dovodíme, že průměrný cyklista nenosí při jízdě cyklistickou helmu, nelze poškozenému tuto skutečnost přičíst v rámci spoluzpůsobení škody k tíži.<sup>146</sup>

Shoda však již nepanuje vždy v tom, zda zvýšené nebezpečí jako důvod pro snížení náhrady v rámci spoluzpůsobení škody musí být vždy způsobilé založit samo o sobě objektivní odpovědnost (poškozeného), nebo zda postačí jakákoli zvláště nebezpečná aktivita poškozeného, která přispěla ke vzniku škody nebo jejímu rozsahu. Dle mého soudu prosazují správný přístup autoři PETL, kteří sice vylučují zohlednění jakékoliv zvláštní nebezpečné aktivity, která nezakládá objektivní odpovědnost škůdce, ale současně dodávají, že toto nebezpečí může mít vliv na stanovení vyššího standardu náležité péče, kterým se posuzuje jednání poškozeného za účelem dovození jeho spoluzpůsobení škody.

Pokud např. v rámci českého práva velmi agresivní kůň sloužící k podnikání vlastníka koně (srov. § 2934 OZ) překoná ohradu, ve které byl ustájen, a vběhne na silnici, kde ho srazí vozidlo velmi nepozorného řidiče, může být i nebezpečnost tohoto konkrétního koně důvodem pro přísnější posuzování možnosti jeho vlastníka takové situaci zabránit, a tak i důvodem pro snazší dovození jeho spoluzavinění.

### 3.8 Omezení rozsahu náhrady škody

V některých právních rádech se u některých skutkových podstat objektivní odpovědnosti vyskytují částky, které určují nejvyšší možnou náhradu škody (*caps, Haftungshöchstbeträge*). Je

---

<sup>146</sup> Srov. oprávněnou kritiku judikatury českého Nejvyššího soudu k otázce spoluzpůsobení škody cyklistou bez helmy v článku ČECH, P., FLÍDR, J. *Znovu ke spoluzavinění cyklisty bez helmy*. *Rekodifikace & praxe* 11/2014, s. 28 -32.



ale žádoucí, aby byla v rámci objektivní odpovědnosti stanovena maximální výše náhrady škody? Jaké jsou výhody a nevýhody takové právní úpravy?

### 3.8.1 Inspirační zdroje

V rámci inspiračních zdrojů se lze s tímto přístupem setkat v rakouském a německém právu. Jako příklad zde mohou posloužit maximální částky náhrady škody v rámci odpovědnosti za provoz dopravních prostředků (§ 15 – § 16 EKHG; § 12 – § 12b StVG). Např. v případě smrti nebo zranění jednoho nebo více lidí v rámci jedné nehody činí v zásadě maximální výše pět milionů Euro a v případě škody na věci, a to i když bude v rámci jedné nehody poškozeno více věcí, jeden milion Euro (§ 12 odst. 1 StVG).

Jako argument pro toto řešení je uváděno, že kvůli těmto maximálním částkám je riziko vzniku povinnosti náhrady škody kalkulatelné, a tudíž i lépe pojistitelné.<sup>147</sup> Praxe však ukazuje, že není problém pojistit riziko i v případě rizika náhrady škody, jejíž výše není nijak limitována, stejně jako v případě subjektivní odpovědnosti – v obou případech musí být v pojistné smlouvě sjednán určitý limit pojistného plnění.<sup>148</sup> Dalším argumentem pro toto řešení může být to, že náhrada škody by se měla pohybovat vždy v únosných mezích.<sup>149</sup> Představme si, že odpovědná osoba například poničí v rámci nehody velmi cenou uměleckou sbírku a náhrada takové škody pro ni bude finančně likvidační. Proti tomu lze však oponovat, že na druhé straně není ani spravedlivé, aby poškozený s těžkou újmou na zdraví neobdržel náhradu v plné výši kupříkladu jen proto, že se jednalo o hromadnou dopravní nehodu s mnoha dalšími těžce zraněnými osobami.<sup>150</sup> Nadto některé právní řády poskytují možnost ze závažných důvodů povinnost k náhradě škody přiměřeně snížit (srov. např. § 2953 OZ), prostřednictvím které lze s ohledem na konkrétní okolnosti těchto složitějších případů dosáhnout spravedlivého řešení.<sup>151</sup>

Jako argument proti maximálním částkám zaznívá, že zákonodárce skrze tyto částky nedokáže dostatečně rychle reagovat na změny cen, neboť by musel vždy přijímat novelu daného právního předpisu, a tyto částky také často nejsou dostatečně věcně odůvodněny.<sup>152</sup> Také s ohledem na preventivní funkci deliktního práva lze konstatovat, že uvedená pozitivní regulace objemu rizikové činnosti prostřednictvím uložení objektivní odpovědnosti (viz 3.2.1) může plně

---

<sup>147</sup> Srov. KÖTZ, H., WAGNER, G. Op. cit. sub 5, s. 217.

<sup>148</sup> Srov. KÖTZ, H. *Gefährdungshaftung*, in: *Bundesminister der Justiz. Gutachten und Vorschläge zur Überarbeitung des Schuldrechts. Bd. II.* Köln: 1981, s. 1828. Srov. KOZIOL, H. Op. cit. sub 7, s. 138.

<sup>149</sup> Srov. KOZIOL, H. Op. cit. sub 7, s. 137.

<sup>150</sup> Srov. KOZIOL, H. Op. cit. sub 7, s. 138.

<sup>151</sup> Srov. KOCH, B., KOZIOL, H. Op. cit. sub 4, s. 429.

<sup>152</sup> Srov. VON BAR, C. *Gemeineuropäisches Deliktsrecht. Band 2.* München: C. H. Beck 1999, s. 397. Srov. KÖTZ, H., WAGNER, G. Op. cit. sub 5, s. 217.

fungovat jen tehdy, pokud není výše náhrady škody limitována.<sup>153</sup> Autory PETL přesvědčily nakonec argumenty proti maximálním částkám, a proto je v ustanoveních PETL nenalezneme.<sup>154</sup>

### 3.8.2 České právo

V účinném občanském zákoníku nejsou v zásadě stanoveny žádné limity výše náhrady škody u skutkových podstat objektivní odpovědnosti. Poškozený má právu na náhradu škody v celém rozsahu. Náhrada škody však může být soudem přiměřeně snížena, pokud jsou dány důvody hodné zvláštního zřetele (§ 2953 OZ). Výjimku představuje pouze koncepce odpovědnosti za vnesené věci, v rámci které se hradí škoda jen do výše odpovídající stonásobku ceny ubytování za jeden den (viz zvláštní část 4.2.12.5). Mimo účinný občanský zákoník lze nalézt maximální částky náhrady škody např. v rámci odpovědnosti za jaderné škody (viz zvláštní část 4.3.1.5).

### 3.8.3 Kritické shrnutí

K limitaci výše náhrady škody v rámci objektivní odpovědnosti prostřednictvím tzv. maximálních částek lze nalézt argumenty pro i proti. Z mého pohledu jsou přesvědčivější argumenty, které tyto limity odmítají, zejména argument, že by stanovením těchto limitů byla snížena funkce objektivní odpovědnosti, která spočívá v regulaci objemu nebezpečných aktivit. Toto negativní stanovisko ke stanovení limitů však platí za předpokladu, že náhradu škody, která by byla pro odpovědnou osobu nespravedlivě finančně likvidační, lze soudem přiměřeně snížit. Jelikož české právo v zásadě žádné limity náhrady škody u objektivní odpovědnosti nestanoví a možnost přiměřeně snížit náhradu škody z důvodů hodných zvláštního zřetele poskytuje, považuji českou právní úpravu v tomto ohledu za ideální.

## 3.9 Konkurence nároků

Častým jevem v deliktním právu je to, že škůdce svým jednáním naplní předpoklady více skutkových podstat, případně že při vzniku jedné škody naplní více osob znaky rozdílných skutkových podstat. Je pak otázkou, zda poškozený může požadovat nahradit způsobenou škodu na základě subjektivní i objektivní odpovědnosti, případně naplnění více skutkových podstat objektivní odpovědnosti vedle sebe nebo dokonce i na základě porušení smluvní povinnosti. Představme si například, že se někdo nechá svézt koňským povozem a v důsledku nehody je mu způsobena škoda. Může si vybrat, zda uplatní proti příslušné odpovědné osobě nárok z porušení přepravní smlouvy, z odpovědnosti za provoz dopravních prostředků, a dokonce i třeba

---

<sup>153</sup> Srov. FAURE, M. Economic Analysis, in: KOCH, Bernhard A., KOZIOL, Helmut (eds). *Unification of Tort Law: Strict Liability*. Hague: Kluwer Law International, 2002 s. 387.

<sup>154</sup> Srov. KOCH, B., KOZIOL, H. Op. cit. sub 4, s. 429.

z odpovědnosti za zvíře? Tento problém se v teorii diskutuje jako tzv. konkurence nároků (*Anspruchskonkurrenz*). Pro poškozeného je tato otázka důležitá zejména s ohledem na dokazování. V některých případech pro něj totiž může být značně jednodušší prokázat porušení smluvní povinnosti, v některých naopak například to, že škoda byla vyvolána zvláštní povahou provozu (k tomuto předpokladu viz např. zvláštní část 4.2.1.3, 4.2.2.3 nebo 4.2.5.3).

### 3.9.1 Inspirační zdroje

Tato teoretická otázka není v evropských unifikačních projektech stejně jako v ostatních zde zmíněných právních řádech upravena výslovně. Komparativní analýza však uvádí, že konkurence nároků ze subjektivní a objektivní odpovědnosti je ve většině právních řádech dovolená.<sup>155</sup> Lze se tedy oprávněně domnívat, že by se tento závěr měl uplatnit i v evropských unifikačních projektech. To samé by mělo platit i o paralelním uplatnění nároků ze smlouvy nebo z více skutkových podstat objektivní odpovědnosti.

V německém právu se rovněž mohou objektivní a subjektivní odpovědnost uplatnit vedle sebe, jedinou výjimku představuje v zásadě pouze oblast atomového práva.<sup>156</sup> Pravidlo o konkurenci platí však i obecně mezi nároky z jakýchkoli skutkových podstat.<sup>157</sup> V rámci rakouského práva dospívá Koziol k obdobným závěrům.<sup>158</sup> Při posuzování konkurence nároků je však třeba si dát pozor na to, že některé skutkové podstaty mohou být vůči jiným ve vztahu speciality, a tak nelze mít nároky z obou takových skutkových podstat. K závěru o případné specialitě je třeba dojít na základě pečlivé interpretace.<sup>159</sup>

### 3.9.2 České právo

V českém právu se stejně jako v inspiračních zdrojích prosazuje závěr, že si poškozený může vybrat mezi nárokem ze smluvní i deliktovní odpovědnosti.<sup>160</sup> Nadto je uváděno, že nárok na náhradu může být založen na více skutkových podstatách, avšak je zřejmé, že škoda může být nahrazena jen jednou.<sup>161</sup>

---

<sup>155</sup> Srov. KOCH, B., KOZIOL, H. Op. cit. sub 4, s. 432.

<sup>156</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář před § 823. Op. cit. sub 6, m. č. 24. Srov. KÖTZ, H., WAGNER, G. Op. cit. sub 5, s. 4.

<sup>157</sup> Srov. BACHMANN, G. Komentář k § 241, in: *Münchener Kommentar. Band 2*. 8. vydání. München: Verlag C. H. Beck, 2019, m. č. 41.

<sup>158</sup> Srov. KOZIOL, H. Op. cit. sub 7, s. 343 a násl.

<sup>159</sup> Srov. KOZIOL, H. Op. cit. sub 7, s. 344.

<sup>160</sup> TICHÝ, L., HRÁDEK, J. Op. cit. sub 10, m. č. 133. BEZOUŠKA P. Komentář k § 2910. Op. cit. sub 14, s. 1541.

<sup>161</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 3014. Op. cit. sub 9, m. č. 34.

### 3.9.3 Kritické shrnutí

Žádný z inspiračních zdrojů nevyklučuje možnost volby či uplatnění více nároků vůči škůdci, např. na základě subjektivní a objektivní odpovědnosti, smluvní odpovědnosti nebo i nároků z více skutkových podstat objektivní odpovědnosti. Z toho samozřejmě nevyplývá, že poškozený obdrží náhradu škody vícekrát. Takový závěr by byl v rozporu s kompenzační funkcí deliktního práva. To samé platí i v rámci českého práva.

Možnost volby z více nároků je z mého pohledu odůvodněna účinnou ochranou poškozeného. Není patrné, proč by poškozený měl být zbaven této ochrany jen z toho důvodu, že odpovědná osoba naplnila svým jednáním i jiné skutkové podstaty odpovědnosti za škodu. To samé platí i v případě, pokud by škoda byla způsobena více osobami, z nichž by každá naplnila znaky jiných skutkových podstat. Výjimku by však představovala situace, kdyby jedna skutková podstata byla vůči druhé ve vztahu speciality.

## 3.10 Povinné pojištění odpovědnosti

Téma povinného pojištění odpovědnosti (*compulsory insurance*) nemůže být v rámci objektivní odpovědnosti ponecháno stranou. To může být opět názorně ukázáno na objektivní odpovědnosti za provoz dopravních prostředků, zejména vozidel. V této oblasti hraje povinné pojištění klíčovou roli. V praxi se totiž poškozený obrací v drtivé většině případů se svým nárokem přímo vůči pojistiteli. To je dáno tím, že provozovatelé či v některých právních úpravách vlastníci vozidel mají povinnost uzavřít příslušné pojištění a právní úprava poškozenému poskytuje vůči pojistiteli přímý nárok (viz 4.2.1.11). Pro jaké druhy odpovědností je v praxi povinné pojištění ukládáno? Lze nalézt nějaké rozumné důvody, které by uložení povinného pojištění ospravedlňovaly?

### 3.10.1 Inspirační zdroje

Z komparativního pohledu je v Evropě nejvýznamnější oblastí právě povinné pojištění odpovědnosti za provoz silničních motorových vozidel.<sup>162</sup> Další oblasti jsou různorodé a souvisejí právě s objektivní odpovědností. Jedná se např. o atomové elektrárny, letadla, železnice, lodě, lanovky, ropovody a plynovody s tím, že jde spíše o trend a v určitých jurisdikcích může být úprava odlišná.<sup>163</sup> Při uložení povinného pojištění mohou hrát roli i určité konkrétní okolnosti,

---

<sup>162</sup> Srov. WAGNER, G. Comparative Report and Final Conclusions, in: WAGNER, G. (ed.). *Tort Law and Liability Insurance*. Vienna: Springer-Verlag, 2005, s. 311. Srov. Směrnice 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.

<sup>163</sup> Srov. WAGNER, G. Op. cit. sub 162, s. 311-312.

např. zvýšený provoz lanovek v zemi s horskou turistikou jako je Rakousko nebo i úspěšný lobbying zájmových skupin.<sup>164</sup>

Co se týče obecných důvodů pro uložení povinného pojištění, Wagner uvádí, že by měly být totožné s důvody pro uložení objektivní odpovědnosti. Za rozhodující důvod považuje provoz nebezpečných aktivit k užítku odpovědné osoby.<sup>165</sup> Je spravedlivé, aby v situaci, kdy odpovědná osoba nedokáže své aktivity dostatečně kontrolovat tak, aby nevznikla škoda třetím osobám, ale zároveň se jedná o aktivity, které jsou zákonem povolené, byla třetím osobám zajištěna ochrana prostřednictvím pojištění.

Vedle této oblasti dopravních prostředků a technických zařízení je druhá nejvýznamnější oblast poskytování profesionálních služeb. S povinným pojištěním se lze setkat např. u advokátů, notářů, lékařů, v některých jurisdikcích i u bank nebo finančních poradců.<sup>166</sup> Zde již však neplatí zmíněná souvislost s objektivní odpovědností, neboť někteří – alespoň v některých jurisdikcích – za své služby v rámci objektivní odpovědnosti neodpovídají.<sup>167</sup> Je poukazováno na to, že důvodem může být např. ochrana proti nesolventním škůdcům či určitá podpora kvality služeb<sup>168</sup> – zřejmě proto, že pojištění si mohou dovolit jen ti schopnější, což však z mého pohledu bez jakýchkoli empirických důkazů není přesvědčivé. Dále není zcela zřejmé, proč jsou vybrány zrovna tyto konkrétní profese, a nikoliv také jiné jim podobné profese. Jasný obecný důvod pro uložení povinného pojištění v této oblasti proto nelze dovodit.<sup>169</sup>

Zajímavou související otázkou je i to, zda skutečnost, že je nějaké riziko pojistitelné, ovlivňuje zákonodárce k uložení objektivní odpovědnosti. Komparativní literatura dospěla k závěru, že takovou souvislost dovodit nelze.<sup>170</sup>

Klíčové téma představuje vliv existence pojištění na uložení povinnosti nahradit škodu v konkrétním případě. Inspirační zdroje v zásadě prosazují tzv. princip oddělitelnosti (*separateness principle, Trennungsprinzip*). To znamená, že otázky odpovědnosti za škodu by se měly posuzovat nezávisle na otázkách pojištění.<sup>171</sup> Není proto akceptovatelné, aby např. existence pojištění poškozeného byla důvodem pro zproštění povinnosti škůdce nahradit škodu, ba dokonce, aby bylo poškozenému z důvodu nesjednání si dobrovolného pojištění dovozeno jeho

---

<sup>164</sup> Srov. WAGNER, G. Op. cit. sub 162, s. 312.

<sup>165</sup> Srov. WAGNER, G. Op. cit. sub 162, s. 312. „*This denominator is the same as the one explaining strict liability, i.e. the operation of hazardous activities on one's own benefit.*“

<sup>166</sup> Srov. WAGNER, G. Op. cit. sub 162, s. 312-313.

<sup>167</sup> Srov. WAGNER, G. Op. cit. sub 162, s. 313.

<sup>168</sup> Srov. WAGNER, G. Op. cit. sub 162, s. 313.

<sup>169</sup> Srov. WAGNER, G. Op. cit. sub 162, s. 313.

<sup>170</sup> Srov. WAGNER, G. Op. cit. sub 162, s. 315.

<sup>171</sup> Srov. WAGNER, G. Op. cit. sub 162, s. 310. Výslovně k německému právu srov. WAGNER, G. Komentář před § 823. Op. cit. sub 6, m. č. 35.

spoluzpůsobení škody.<sup>172</sup> Představme si např. že by vlastníkovvi někdo zastřelil psa a soud by mu snížil náhradu jen z toho důvodu, že neměl sjednané příslušné pojištění (v tomto případě tzv. pojištění uhynutí zvířete).<sup>173</sup> Tento princip oddělitelnosti platí jak v rámci subjektivní, tak objektivní odpovědnosti. Jedinými výjimkami jsou oblast odpovědnosti za škodu na základě spravedlnosti (k tomuto pojmu viz 3.1.7), oblast určitých výjimek z odpovědnosti (*privileges*) a oblast smluvních ujednání vylučujících odpovědnost.<sup>174</sup>

Dalším často diskutovaným tématem je to, že pojištění má negativní účinky na preventivní funkci deliktního práva v tom smyslu, že narušuje motivaci k tomu jednat s náležitou péčí, případně regulovat nebezpečnou činnost v rámci objektivní odpovědnosti. Tento problém se také označuje jako morální hazard (*moral hazard*).<sup>175</sup> Jinými slovy, jde o averzi vůči riziku – pokud je škůdce pojištěn, může mu být jedno, zda někomu způsobí škodu. Tento problém však již částečně vyřešila praxe. Pojišťovny používají instrumenty jako zohlednění osoby a chování pojištěného při stanovení výše pojistného (např. v případě nehody dojde k jeho signifikantnímu navýšení) nebo nemožnosti získat pojistné plnění v případě způsobení škody úmyslně či z hrubé nedbalosti nebo různé výše spoluúčasti.<sup>176</sup> Těmito instrumenty tak opět dochází k obnovení motivace k opatrnému jednání a preventivní funkce deliktního práva.

### 3.10.2 České právo

Česká teorie se doposud vztahem objektivní odpovědnosti a pojištění příliš podrobně nezabývala. Melzer uvádí, že „právě v souvislosti s odpovědností za ohrožení dává smysluplnou ochranu i odpovědnému subjektu institut pojištění.“<sup>177</sup> Ale detailněji se tomuto vztahu věnuje jen u pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem dopravních prostředků.<sup>178</sup> Toto téma je blíže analyzováno ve zvláštní části u odpovědnosti za provoz dopravních prostředků (viz 4.2.1.11). Tichý a Hrádek sice upozorňují na některé výše zmíněné problémy, které poskytuje komparativní literatura, ale např. principu oddělitelnosti (v jejich překladu principu oddělení) se věnují pouze velmi okrajově.<sup>179</sup>

---

<sup>172</sup> Srov. WAGNER, G. Op. cit. sub 162, s. 343.

<sup>173</sup> Srov. WAGNER, G. Op. cit. sub 162, s. 343.

<sup>174</sup> V podrobnostech srov. WAGNER, G. Op. cit. sub 162, s. 340.

<sup>175</sup> Srov. WAGNER, G. Op. cit. sub 162, s. 338.

<sup>176</sup> Srov. WAGNER, G. Op. cit. sub 162, s. 339.

<sup>177</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2895. Op. cit. sub 9, m. č. 16.

<sup>178</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2927. Op. cit. sub 9, m. č. 46 a násl.

<sup>179</sup> Srov. TICHÝ, L., HRÁDEK, J. Op. cit. sub 10, m. č. 139-142.

Kromě oblasti provozu dopravních prostředků se lze v českém právu setkat s povinným pojištěním rovněž i v oblasti dalších nebezpečných provozů jako jsou např. jaderné elektrárny<sup>180</sup> nebo objekty, ve kterých jsou umístěny určité nebezpečné chemické látky nebo chemické směsi.<sup>181</sup>

Roli dále hraje i oblast profesionálních služeb. Povinné pojištění si musí sjednat např. advokát,<sup>182</sup> notář,<sup>183</sup> daňový poradce<sup>184</sup> nebo patentový zástupce.<sup>185</sup>

### 3.10.3 Kritické shrnutí

Lze rozlišit dvě základní oblasti aktivit, u nichž je ukládáno povinné pojištění. První z nich je oblast technologických zařízení, v níž je v evropském prostoru v praxi nevýznamnější oblast silničních dopravních prostředků. Druhou oblastí je pak poskytování profesionálních služeb.

Za rozumný důvod pro uložení povinného pojištění lze považovat stejně jako u objektivní odpovědnosti zvýšené nebezpečí. Tento princip je jasně aplikován v rámci oblasti technologických zařízení. Na druhé straně však nelze jasný důvod dovést v oblasti poskytování služeb. S ohledem na obdobné profese, u kterých je pouze část z nich uloženo povinné pojištění, lze oprávněně tento přístup označit spíše za libovůli zákonodárce.

Co se týče tématu vlivu existence pojištění na uložení povinnosti nahradit škodu v konkrétním případě, měl by se i v českém právu prosadit tzv. princip oddělitelnosti. To znamená, že např. existence pojištění poškozeného nemá být důvodem pro zproštění povinnosti škůdce nahradit škodu, a naopak existence pojištění škůdce nemá být důvodem pro dovození jeho odpovědnosti.

---

<sup>180</sup> Ustanovení § 36 odst. 1 zákona č. 18/1997 Sb., o mírovém využívání jaderné energie a ionizujícího záření (atomový zákon).

<sup>181</sup> Ustanovení § 33 odst. 1 zákona č. 224/2015 Sb., zákon o prevenci závažných havárií.

<sup>182</sup> Ustanovení § 24a-24c zákona č. 85/1996 Sb., o advokacii.

<sup>183</sup> Ustanovení § 9 odst. 1 písm. d) zákona č. 358/1992 Sb., notářský řád.

<sup>184</sup> Ustanovení § 6 odst. 10 písm. a) zákona č. 523/1992 Sb., o daňovém poradenství a Komoře daňových poradců České republiky.

<sup>185</sup> Ustanovení § 42 zákona č. 417/2004 Sb., o patentových zástupcích.

## 4 Zvláštní část

### 4.1 Nástin dosavadního vývoje objektivní odpovědnosti v českém deliktním právu

Tato část má za cíl stručně představit vývoj objektivní odpovědnosti v českém deliktním právu před přijetím úpravy v OZ. Účelem není historická analýza všech právních předpisů na našem území, nýbrž poskytnutí přehledného úvodu a kontextu k následujícím kapitolám, které se zabývají současnou úpravou a možným budoucím vývojem. Jinými slovy, abychom dokázali spolehlivě identifikovat nový vývoj, je zapotřebí alespoň v základech znát ten předchozí.

V obecné části bylo dovozeno, že objektivní odpovědnost se vztahuje k určitému zvláštnímu nebezpečí, kdy nepostačuje k zamezení vzniku závažné škody vynaložení náležité péče v rámci subjektivní odpovědnosti. Je přirozené, že v různém prostoru a čase se takové zvláštní nebezpečí může měnit. To, co bylo v minulosti považováno za nadměrně rizikovou činnost, může být v současnosti považováno za celkem obyčejnou aktivitu. Je třeba však upozornit, že nedostatek následující analýzy přirozeně spočívá v tom, že se jedná o analýzu norem, a nikoliv o analýzu skutečného názoru společnosti. Určitá sociologická analýza tohoto tématu, která však přesahuje zaměření a rozsah této práce, by ovšem mohla být rovněž velmi zajímavá.

V následujícím přehledu se z důvodu rozsahu zaměřím spíše než na příslušné právní normy právě na rizika, za která byla v minulosti ukládána objektivní odpovědnost. I přesto, že by se daly najít některé případy např. i v římském právu,<sup>186</sup> následující analýza bude dále omezena na vybrané milníky zejména v souvislosti s přijetím zásadních civilněprávních kodexů s platností na našem území.

V rámci odpovědnosti za škodu v obecném občanském zákoníku (OZO) se již setkáváme s úpravou odpovědnosti za některá rizika, která zůstala v našem právním řádu i nadále nebo se poté nově promítla do úpravy OZ. Jedná se o odpovědnost za nesprávnou (škodlivou) informaci nebo radu,<sup>187</sup> odpovědnost za zvíře,<sup>188</sup> odpovědnost za pád nebo vyhození věci<sup>189</sup> a odpovědnost za vnesené věci.<sup>190</sup> Později se na základě novely přidala i odpovědnost za zřícení budovy nebo odloučení její části.<sup>191</sup> Je však zajímavé, že za objektivní odpovědnost lze považovat z uvedených

---

<sup>186</sup> Např. odpovědnost za škodu způsobenou pádem nebo vyhozením věci. Srov. MELZER, F. Komentář k § 2937. Op. cit. sub 9, m. č. 43. Např. odpovědnost za škodu na vnesených věcech. Srov. NOVOTNÁ, M. Komentář k § 2946. Op. cit. sub 9, m. č. 13.

<sup>187</sup> Ustanovení § 1300 OZO ve znění účinném k 1. 1. 1812.

<sup>188</sup> Ustanovení § 1320 OZO ve znění účinném k 1. 1. 1812.

<sup>189</sup> Ustanovení § 1318 OZO ve znění účinném k 1. 1. 1812.

<sup>190</sup> Ustanovení § 1316 ve spojení s § 970 OZO ve znění účinném k 1. 1. 1812.

<sup>191</sup> Ustanovení § 1319 OZO ve znění účinném k 1. 1. 1917.



odpovědností pouze odpovědnost za vnesené věci, ostatní skutkové podstaty představují při bližším pohledu subjektivní odpovědnost.<sup>192</sup>

Zásadním rizikem, které hrálo a doposud hraje významnou roli v rámci objektivní odpovědnosti, je proto až provoz dopravních prostředků s motorem nebo jiným pohonem, než je lidská síla.<sup>193</sup> Tato odpovědnost se historicky formovala nikoliv v občanském zákoníku, nýbrž v rámci zvláštních právních předpisů. Tento trend je i u některých inspiračních zdrojů českého deliktčního práva stále zachován.<sup>194</sup>

V oblasti železniční dopravy lze jako zásadní zmínit zejména zákon č. 27/1869 ř.z., o ručení železnic za tělesné poškození a zabití lidí způsobené na železnicích<sup>195</sup> a navazující právní předpisy, zákon č. 147/1902 ř.z., o ručebním závazku železnic<sup>196</sup> a zákon č. 86/1937 Sb., o drahách (železniční zákon).<sup>197</sup> V oblasti automobilové dopravy byl milníkem zákon č. 162/1908 ř.z., automobilový zákon,<sup>198</sup> jehož úpravu následně převzal zákon č. 81/1935 Sb., o jízdě motorovými vozidly. Podobné úpravy byly přijaty i v rámci lodní a letecké dopravy.<sup>199</sup>

S výjimkou lodní dopravy byla odpovědnost za škodu vzniklou při provozu založena na koncepci objektivní odpovědnosti. Jako příklad takové historické skutkové podstaty lze uvést základní normu uvedeného automobilového zákona: *„Jestliže provozováním silničního vozidla (jízdniho silostroje) živelnou silou na veřejných silnicích a cestách nikoli po kolejnicích pohybovaného někdo byl poraněn nebo zabit nebo byla-li způsobena škoda na věcech, ručí za náhradu způsobené škody řidič a vlastník nebo každý spoluvlastník [...]“*<sup>200</sup>

<sup>192</sup> Viz podrobněji závěry o povaze těchto skutkových podstat v rámci ABGB jako inspiračního zdroje v navazující části.

<sup>193</sup> Srov. rovněž situaci v německém právu. Srov. WAGNER, G. Komentář před § 823. Op. cit. sub 6, m. č. 18. *„Der Startschuss für die Karriere der Gefährdungshaftung in Deutschland war bekanntlich die auf v. Savigny zurückgehende Regelung des Preußischen Gesetzes über die Eisenbahn- Unternehmungen vom 3.11.1838; eine Regelung, die später in § 1 RHPfIG 1871 aufgegangen ist und sich heute im Kern unverändert in § 1 HPfIG findet.“*

<sup>194</sup> Viz navazující část 4.2.1.1.

<sup>195</sup> Srov. text dostupný z: <http://alex.onb.ac.at/cgi-content/alex?aid=rgb&datum=18690004&seite=00000109>

<sup>196</sup> Srov. text dostupný z: <http://alex.onb.ac.at/cgi-content/alex?aid=rgb&datum=19020004&seite=00000521>

<sup>197</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2927. Op. cit. sub 9, m. č. 4.

<sup>198</sup> Srov. text dostupný z: <http://alex.onb.ac.at/cgi-content/alex?aid=rgb&datum=19080004&seite=00000581>

<sup>199</sup> Zákon č. 151/1912 ř.z., o ručení za srážku lodí a o nárocích za pomoc a záchranu v námořním společenství; zákon č. 172/1925 Sb., o letectví. Blíže viz MELZER, F. Komentář k § 2927. Op. cit. sub 9, m. č. 7-8.

<sup>200</sup> Ustanovení § 1 odst. 1 věta první zákona č. 162/1908 ř.z., automobilový zákon. V německém originále: *„Wird durch den Betrieb eines durch elementare Kraft auf öffentlichen Straßen und Wegen nicht auf Schienen bewegten Straßenfahrzeuges (Kraftfahrzeuges) jemand verletzt oder getötet oder aber Schaden an Sachen verursacht, so haften der Lenker und der Eigentümer oder jeder Miteigentümer für den Erfass des verursachten Schadens [...]“*. K odpovědnosti provozovatele srov. § 1 odst. 3: *„Byl-li v čase škodné události jízdni silostroj někomu přenechán ku provozování na jeho vlastní účet a nebezpečnosti (vozební podnikatel), tedy ručí tento podnikatel na místě vlastníkově.“* V německém originále: *„War zurzeit des schädigenden Ereignisses das Kraftfahrzeug jemandem zum Betriebe für eigene Rechnung und Gefahr überlassen (Betriebsunternehmer), so haftet dieser an Stelle des Eigentümers.“*

Pro dnešní vývoj, který nás však zároveň vzdálil od úpravy inspiračních zdrojů, sehrál následně klíčovou roli zákon č. 63/1951 Sb., o odpovědnosti za škody způsobené dopravními prostředky. Tento zákon totiž sjednotil dosavadní právní úpravu a stanovil stejná pravidla pro všechny dopravní prostředky obdobně jako dnešní účinná úprava v OZ.<sup>201</sup> Pro názorný přehled zde lze uvést ustanovení § 1 odst. 1 tohoto zákona: „*Provozovatel dráhy, motorového vozidla, letadla, plavidla s motorickým pohonem a podnikatel dopravy jinými plavidly (dále jen "provozovatel" a "dopravní prostředek") odpovídají za škodu vyvolanou zvláštní povahou vlastní provozu, o který jde, také podle tohoto zákona.*“

Co se týče rizika továrních a obdobných provozů, je zajímavé, že ani v OZO ani v jiném zvláštním zákoně nebyla v obecné rovině objektivní odpovědnost za provozy upravena. Tato situace byla však částí teorie kritizována.<sup>202</sup> Úprava odpovědnosti za provozy zvláště nebezpečné se objevila až v rámci československých návrhů za účelem revize československého občanského zákoníku.<sup>203</sup> V rámci tehdy platného práva byla tato odpovědnost obsažena až v ustanovení § 351 OZ 1950: „*Při provozu zvláště nebezpečném odpovídá provozovatel za škodu vyvolanou takovým působením zdroje zvýšeného nebezpečí, kterým se navenek projevuje nebezpečnost provozu [...].*“

Pokud se zaměříme na úpravu jiných skutkových podstat objektivní odpovědnosti v rámci deliktního práva v OZ 1950, příliš jich nenalezneme. Bylo sice výslovně upraveno, že za škodu způsobenou zvířetem odpovídá jeho chovatel a za škodu způsobenou zřícením, pádem věci anebo uvolněním přírodní síly uživatel stavby nebo majitel bytu,<sup>204</sup> avšak této odpovědnosti se dalo zprostit prokázáním náležitého dohledu.<sup>205</sup> To platilo obecně o každé škodě způsobené věcí: „*Za škodu způsobenou věcí [...] odpovídá ten, či je věc nebo komu slouží, ledaže dbal potřebné péče o jejím opatrování nebo o dohled na ni.*“<sup>206</sup> V rámci úpravy tzv. schovací smlouvy pak byla opět nadále upravena odpovědnost za vnesené věci.<sup>207</sup> Vedle toho se však setkáváme i s koncepcí odpovědnosti za odložené věci, obdobně jak ji vymezuje účinný OZ.<sup>208</sup>

Následující občanský zákoník OZ 1964 již zahrnoval jak úpravu přísné objektivní odpovědnosti za nebezpečné provozy,<sup>209</sup> tak i úpravu odpovědnosti za provoz dopravních prostředků. Dokonce parametry odpovědnosti za tato rizika upravil stejným způsobem: „*Za škodu*

<sup>201</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2927. Op. cit. sub 9, m. č. 9.

<sup>202</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2925. Op. cit. sub 9, m. č. 7 a násl.

<sup>203</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2925. Op. cit. sub 9, m. č. 12.

<sup>204</sup> Ustanovení § 350 odst. 2 OZ 1950 ve znění účinném k 1. 1. 1951.

<sup>205</sup> Ustanovení § 350 odst. 1 OZ 1950 ve znění účinném k 1. 1. 1951.

<sup>206</sup> Ustanovení § 350 odst. 1 OZ 1950 ve znění účinném k 1. 1. 1951.

<sup>207</sup> Ustanovení § 428 a násl. OZ 1950 ve znění účinném k 1. 1. 1951.

<sup>208</sup> Ustanovení § 433 OZ 1950 ve znění účinném k 1. 1. 1951.

<sup>209</sup> Ustanovení § 427 a násl. OZ 1964 ve znění účinném k 1. 4. 1964.

*vyvolanou povahou provozu zvlášť nebezpečného odpovídá provozovatel stejně jako provozovatel dopravního prostředku.*<sup>210</sup>

Dále se lze v původním znění OZ 1964 setkat opět i s úpravou objektivní odpovědnosti za vnesené a odložené věci.<sup>211</sup> V určité podobě zde lze nalézt v části o poskytování služeb také přísnou objektivní odpovědnost za převzaté věci a odpovědnost za věc použitou při plnění závazku, které jsou z komparativního pohledu velmi nestandardní.<sup>212</sup>

Po roce 1989 byl OZ 1964 významně novelizován, a to tzv. velkou novelou s účinností od 1. 1. 1992.<sup>213</sup> V oblasti náhrady škody se to projevilo i v přidání některých skutkových podstat objektivní odpovědnosti.

Nově byla přidána z komparativního pohledu zvláštní koncepce přísné objektivní odpovědnosti za provozní činnost.<sup>214</sup> Z této odpovědnosti byla do účinného OZ dále převzata pouze část o odpovědnosti za práce na nemovité věci.<sup>215</sup> Vedle toho se zde také setkáváme z komparativního pohledu opět nestandardní úpravy odpovědnosti za věc použitou při plnění závazku a za převzaté věci.<sup>216</sup> Je však zajímavé, že v OZ 1964 i nadále zcela chyběla zvláštní skutková podstata odpovědnosti za zvíře, která se vrátila až s účinným OZ.<sup>217</sup>

Další významnou oblast, která se začala rozvíjet až později, představuje odpovědnost za vadu výrobku. České právo implementovalo příslušnou směrnici<sup>218</sup> původně mimo text občanského zákoníku, a to zvláštním zákonem účinným od 1. 6. 1998.<sup>219</sup>

Na základě dosavadního vývoje, který byl výše nastíněn, dovozují, že v minulosti hrála významnou roli rizika, kvůli kterým se začala prosazovat koncepce objektivní odpovědnosti, v souvislosti s provozem motorových dopravních prostředků a dále o něco později i s provozem továrním, který dosahoval značného nebezpečí. I přesto, že některé právní předpisy upravovaly objektivní odpovědnost i v jiných oblastech deliktního práva, tyto druhy objektivní odpovědnosti neměly vždy jasnou kontinuitu, která by se přesvědčivě promítala ve vývoji příslušných právních předpisů.

S ohledem na tento vývoj je vhodné se nyní zaměřit podrobněji na to, jak je objektivní odpovědnost upravena v aktuálně účinném právním řádu, zejména OZ. Hraje nadále významnou

---

<sup>210</sup> Ustanovení § 432 OZ 1964 ve znění účinném k 1. 4. 1964.

<sup>211</sup> Ustanovení § 433 a násl. OZ 1964 ve znění účinném k 1. 4. 1964.

<sup>212</sup> Ustanovení § 237 a § 238 OZ 1964 ve znění účinném k 1. 4. 1964. Viz níže část 4.2.7 a část 4.2.10.

<sup>213</sup> Zákon č. 509/1991 Sb., kterým se mění, doplňuje a upravuje občanský zákoník.

<sup>214</sup> Ustanovení § 420a a násl. OZ 1964 ve znění účinném k 1. 1. 1992.

<sup>215</sup> Viz níže část 4.2.6.

<sup>216</sup> Ustanovení § 421 a § 421a OZ 1964 ve znění účinném k 1. 1. 1992. Viz níže část 4.2.7 a část 4.2.10.

<sup>217</sup> Viz níže část 4.2.5.

<sup>218</sup> Směrnice rady 85/374/EHS ze dne 25. července 1985 o sblížení právních a správních předpisů členských států týkajících se odpovědnosti za vadné výrobky.

<sup>219</sup> Zákon č. 59/1998 Sb., o odpovědnosti za škodu způsobenou vadou výrobku.

roli odpovědnost za provoz dopravních prostředků a za zvlášť nebezpečný provoz? Jaké další druhy objektivní odpovědnosti jsou v účinné právní úpravě upraveny? Lze tuto úpravu v dnešní době považovat za ideální?

## 4.2 Objektivní odpovědnost v občanském zákoníku a její inspirační zdroje

### 4.2.1 Odpovědnost za provoz dopravních prostředků

#### 4.2.1.1 Zvláštní nebezpečnost a předpoklady

Stejně jako u ostatních skutkových podstat objektivní odpovědnosti je zde zastáváno, že účelem odpovědnosti by měla být prevence škod ve smyslu efektivní regulace objemu nebezpečných aktivit.<sup>220</sup> Objektivní odpovědnost by však měla být s ohledem na její administrativní nákladnost ukládána jen v případech, kdy nepostačuje k zamezení vzniku závažné škody vynaložení náležité opatrnosti v rámci subjektivní odpovědnosti (viz 3.2). Zvláštní nebezpečnost je u dopravních prostředků obecně spatřována zejména v jejich značné rychlosti, váze a síle motoru.<sup>221</sup>

Centrální normou odpovědnosti za provoz dopravních prostředků je § 2927 odst. 1 OZ: *„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.“*

Občanský zákoník tedy rozlišuje provoz dopravy a provoz dopravního prostředku ve smyslu vozidla, plavidla nebo letadla. V následujícím výkladu bude nejdříve analyzována odpovědnost za provoz dopravního prostředku, protože má v praxi větší relevanci a víceméně podobné úpravy lze nalézt i v inspiračních zdrojích. Následně bude věnován prostor i odpovědnosti provozovatele dopravy, která má v dosavadní české teorii vícero sporných bodů. Nakonec bude pojednáno o společných tématech obou odpovědností, jimiž jsou liberační důvody a odpovědnost za škodu způsobenou při tzv. černé jízdě. Vedle toho věnuji kapitulu i povinnému pojištění odpovědnosti, které hraje v této oblasti klíčovou roli.

Pro přehlednost lze shrnout, že pro stanovení odpovědnosti za provoz dopravního prostředku musí být splněny tyto základní předpoklady: (1) dopravní prostředek, případně doprava jako zdroj nebezpečí (2) způsobení škody zvláštní povahou provozu, (3) provozovatel dopravního prostředku, případně dopravy jako odpovědná osoba a (4) vznik škody. Těmto předpokladům jsou věnovány následující kapitoly.

Jak bude uvedeno níže, inspirační zdroje stanoví většinou podobné předpoklady, avšak neobsahují takto obecnou úpravu pro všechny dopravní prostředky. V Rakousku je základní

---

<sup>220</sup> V této části „Odpovědnost za provoz dopravních prostředků“ byly převzaty i některé části a závěry z mé německé diplomové práce s názvem *Odpovědnost za škodu při silničních dopravních nehodách v německém a českém deliktním právu*. Srov. LOVĚTÍNSKÝ, V. *Haftung bei Straßenverkehrsunfällen im deutschen und tschechischen Deliktsrecht*. Diplomová práce. Berlín: Humboldt-Universität zu Berlin, Juristische Fakultät, 2019, 49 s.

<sup>221</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2927. Op. cit. sub 9, m. č. 22.

normou odpovědnosti za provoz dopravních prostředků ustanovení § 1 EKHG, který zakládá povinnost k náhradě škody v důsledku nehody při provozu železnice nebo motorového vozidla.<sup>222</sup> Zvlášť je pak upravena odpovědnost provozovatele letadla (*Halter*) v § 148 odst. 1 LFG.<sup>223</sup>

V německém právu je úprava ještě roztržštěnější. Povinnost k náhradě škody při provozu motorového silničního vozidla je dle § 7 odst. 1 StVG uložena provozovateli vozidla (*Halter*)<sup>224</sup> a škody způsobené při provozu železnice nebo lanovky dle § 1 HaftpflG provozovateli železnice nebo lanovky (*Betriebsunternehmer*).<sup>225</sup> Odpovědnost provozovatele letadla (*Halter*) je upravena v § 33 LuftVG.<sup>226</sup>

Ve všech těchto případech se i v rámci inspiračních zdrojů jedná o objektivní odpovědnost. Oba tyto inspirační zdroje však poněkud překvapivě nestanoví objektivní odpovědnost provozovatele plavidla.<sup>227</sup>

Na rozdíl od PETL, které se rozhodly vydat cestou generální klauzule objektivní odpovědnosti, lze nalézt stručnou úpravu objektivní odpovědnosti za provoz motorových vozidel i v rámci DCFR.<sup>228</sup>

Jako inspirační zdroj, který je nejbližší předmětné úpravě, lze uvést také předchozí český občanský zákoník, který rovněž upravoval objektivní odpovědnost provozovatele dopravy a provozovatele motorového vozidla, motorového plavidla a letadla (srov. § 427 OZ 1964).

---

<sup>222</sup> § 1 EKHG: „Wird durch einen Unfall beim Betrieb einer Eisenbahn oder beim Betrieb eines Kraftfahrzeugs ein Mensch getötet, an seinem Körper oder an seiner Gesundheit verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der hieraus entstehende Schaden gemäß den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes zu ersetzen.“

<sup>223</sup> § 148 odst. 1 LFG: „Wird durch einen Unfall beim Betrieb eines Luftfahrzeugs oder eines selbständig im Fluge verwendbaren Luftfahrtgeräts ein Mensch getötet oder am Körper verletzt oder eine körperliche Sache beschädigt, so haftet der Halter des Luftfahrzeugs oder des selbständig im Fluge verwendbaren Luftfahrtgeräts für den Ersatz des Schadens.“

<sup>224</sup> § 7 odst. 1 StVG: „Wird bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs ein Mensch getötet, der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Halter verpflichtet, dem Verletzten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen.“

<sup>225</sup> § 1 odst. 1 HaftpflG: „Wird bei dem Betrieb einer Schienenbahn oder einer Schwebebahn ein Mensch getötet, der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Betriebsunternehmer dem Geschädigten zum Ersatz des daraus entstehenden Schadens verpflichtet.“

<sup>226</sup> § 33 odst. 1 LuftVG: „Wird beim Betrieb eines Luftfahrzeugs durch Unfall jemand getötet, sein Körper oder seine Gesundheit verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Halter des Luftfahrzeugs verpflichtet, den Schaden zu ersetzen [...]“

<sup>227</sup> Srov. KOCH, B., KOZIOL, H. Austria, in: KOCH, B., KOZIOL, H. (eds.). *Unification of Tort Law: Strict Liability*. Hague: Kluwer Law International, 2002, s. 13. Srov. FEDTKE, J., MAGNUS, U. Germany, in: KOCH, B., KOZIOL, H. (eds.). *Unification of Tort Law: Strict Liability*. Hague: Kluwer Law International, 2002, s. 152.

<sup>228</sup> VI. – 3:205: Accountability for damage caused by motor vehicles:

„(1) A keeper of a motor vehicle is accountable for the causation of personal injury and consequential loss, loss within VI. – 2:202 (Loss suffered by third persons as a result of another’s personal injury or death), and loss resulting from property damage (other than to the vehicle and its freight) in a traffic accident which results from the use of the vehicle.

(2) “Motor vehicle” means any vehicle intended for travel on land and propelled by mechanical power, but not running on rails, and any trailer, whether or not coupled.“

#### 4.2.1.2 Pojem dopravního prostředku

Dopravní prostředek ve smyslu této odpovědnosti může být jen vozidlo, plavidlo nebo letadlo. Melzer přesvědčivě dospívá k závěru, že všem těmto dopravním prostředkům je společné to, že se jedná o diskrétní (nespojité) technický prostředek, který je přinejmenším kromě jiného určen k přepravě osob a nákladů.<sup>229</sup> Diskrétní znamená, že nejde pouze o pohyblivou část většího celku, např. o eskalátor nebo z mého pohledu i o výtah.<sup>230</sup>

Dále je jejich společným znakem to, že nejsou poháněny lidskou silou. S ohledem na různé způsoby pohonů (motor, zvířecí síla, lidská síla, působení vnějších přírodních sil) je třeba dovodit, že v případě kombinace lidského a některého dalšího z těchto pohonů bude rozhodující převažující způsob pohonu.<sup>231</sup> To znamená, že pokud bude převažující způsob pohonu daného dopravního prostředku lidská síla, nelze jeho provozovateli uložit náhradu škody dle této deliktivní normy.

S ohledem na to, že kvůli zvýšenému nebezpečí jsou dopravní prostředky předmětem regulace i ve veřejném právu, měly by být i tyto zvláštní právní předpisy v pochybnostech zohledněny.<sup>232</sup> To platí i o předpisech stanovující povinné pojištění za provoz takového prostředku. Pokud zákonodárce v daném případě uložil povinné pojištění, svědčí to o tom, že za provoz takového dopravního prostředku má být uložena povinnost nahradit škodu v rámci objektivní odpovědnosti, protože důvody pro uložení obou povinností jsou totožné (viz 3.10).

Jako příklad může zejména posloužit negativní výčet v § 2 písm. j) ZSP, dle kterého je chodec mj. i osoba, která se pohybuje na lyžích nebo pomocí motorového vozíku pro invalidy. Pokud zákonodárce považuje v tomto veřejnoprávním předpise tyto osoby za chodce a dává jim právo užívat pro svůj pohyb chodníky (§ 53 odst. 1 ZSP), pak je to argument pro to tyto osoby nepovažovat za provozovatele v rámci přísné odpovědnosti za provoz dopravních prostředků.

Pojem vozidla ve smyslu české úpravy je třeba chápat široce jako dopravní prostředek pohybující se po povrchu. Není rozhodné, zda se pohybuje na silnici či v terénu.<sup>233</sup> I když nejčastějšími vozidly jsou přirozeně osobní a nákladní automobily, do této skupiny lze zařadit i koňský povoz nebo psí spřežení na saních či vznášedlo.

Dále do této skupiny patří nesporně i drážní vozidla. S ohledem na podobnost a zvýšené nebezpečí z mého pohledu do této skupiny patří i kabina lanové dráhy.<sup>234</sup> Naopak lyžařský vlek

<sup>229</sup> MELZER, F. Komentář k § 2927. Op. cit. sub 9, m. č. 82.

<sup>230</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2927. Op. cit. sub 9, m. č. 80-81, 125.

<sup>231</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2927. Op. cit. sub 9, m. č. 90. Srov. důvodová zpráva k občanskému zákoníku, konsolidovaná verze. In občanskýzákonik.justice.cz [online]. [cit. 2021-01-08]. S. 574.

Dostupná z: <http://obcanskyzakonik.justice.cz/images/pdf/Duvodova-zprava-NOZ-konsolidovana-verze.pdf>

<sup>232</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2927. Op. cit. sub 9, m. č. 93.

<sup>233</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2927. Op. cit. sub 9, m. č. 106.

<sup>234</sup> Shodně MELZER, F. Komentář k § 2927. Op. cit. sub 9, m. č. 124.

dle mého soudu nemá být předmětem přísné odpovědnosti vzhledem k absenci zvýšeného nebezpečí a podobnosti s eskalátorem (viz výše).<sup>235</sup> Z mého pohledu nestanoví rozumný kompromis ani aktuální rakouská úprava, která z objektivní odpovědnosti provozovatele vyjímá pouze škody, které vznikly v důsledku stavu lyžařské stopy (srov. § 9a EKHG).<sup>236</sup>

Problémy obvykle způsobují také různé přívěsy. Ohledně nich je správné dovodit, že každé vozidlo, které tvoří jízdní soupravu, je vozidlem.<sup>237</sup>

Plavidlo je dopravní prostředek ve výše uvedeném smyslu, který se pohybuje na vodě, případně pod vodou. Přísná odpovědnost se tak vztahuje i na lodě, ponorky, plachetnice apod. Pokud je plavidlo poháněno převážně lidskou silou např. prostřednictvím pádla nebo vesla,<sup>238</sup> pak se nejedná o dopravní prostředek ve smyslu této odpovědnosti.

Letadlo lze vymezit jako dopravní prostředek ve výše uvedeném smyslu pohybující se dostatečně vysoko nad zemí. Letadlem tak může být i dron, pokud nese určitý náklad.<sup>239</sup> Z mého pohledu může být takovým nákladem i kamera jakékoli velikosti.<sup>240</sup> Letadlem může být rovněž vyhlídkový balón, rogaló nebo padák. Naopak letadlem nebudou pouhé létající modely letadel nebo draci.

Důležitým rozdílem mezi koncepcí odpovědnosti za provoz dopravních prostředků v českém a německém právu je skutečnost, že tam je odpovědnost za škodu vtělena do veřejnoprávního předpisu upravující i provoz těchto prostředků – srov. např. úpravu StVG. Toto je klíčové právě pro výklad pojmů jednotlivých dopravních prostředků.

Zatímco v české úpravě OZ stanoví, že např. vozidlo v rámci této odpovědnosti je vozidlo, pokud není převážně poháněno lidskou silou (viz výše), v německém právu je vozidlo, za jehož provoz je ukládána objektivní odpovědnost, definováno jako pozemní vozidlo, které je poháněno motorovým pohonem bez použití dráhy (§ 1 odst. 2 StVG). StVG pak dále stanoví výjimku pro určité typy elektrokol (viz níže 4.4.1) a vyloučení objektivní odpovědnosti v případě, kdy byla škoda způsobena motorovým vozidlem, které se na rovině nemůže pohybovat rychleji než 20 km/h (§ 8 č. 1 StVG).

Obdobné, ale nikoliv identické řešení volí rakouské právo. Ustanovení § 2 EKHG, který upravuje odpovědnost za škodu při provozu železnice nebo motorového vozidla, neobsahuje samo

---

<sup>235</sup> Opačně MELZER, F. Komentář k § 2927. Op. cit. sub 9, m. č. 126, 401; SCHAUER, M. Komentář k § 2, in: SCHWIMMAN, M. *ABGB Praxiskommentar. Band 7*. 3. vydání. Wien: LexisNexis, 2005, m. č. 9.

<sup>236</sup> § 9a EKHG: „*Der Betriebsunternehmer eines Schleppliftes haftet für Schäden, die sich aus dem Zustand der Schleppspur ergeben, nur bei eigenem Verschulden oder Verschulden eines seiner Leute.*“

<sup>237</sup> Tak MELZER, F. Komentář k § 2927. Op. cit. sub 9, m. č. 118.

<sup>238</sup> MELZER, F. Komentář k § 2927. Op. cit. sub 9, m. č. 147.

<sup>239</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2927. Op. cit. sub 9, m. č. 151.

<sup>240</sup> Shodně MELZER, F. Komentář k § 2927. Op. cit. sub 9, m. č. 163.



legální definice těchto dopravních prostředků, ale pouze odkazuje na legální definice v příslušných veřejnoprávních předpisech. Vozidlo v rakouské úpravě, jehož provoz je předmětem objektivní odpovědnosti, je tak vymezeno jako vozidlo, které je určené k použití nebo používáno na silnicích a které je poháněno prostřednictvím technicky produkované energie bez použití dráhy, i když je jeho energie pohonu přiváděna z trolejového vedení (§ 2 odst. 1 č. 1 KFG). EKHG však stanoví výjimku, že se objektivní odpovědnost nevztahuje na vozidla, která na základě své konstrukce a vybavení nepřesáhnou na rovné vozovce při žádném větru rychlost 10 km/h (srov. § 2 odst. 2 EKHG).

Pokud je v těchto úpravách inspiračních zdrojů vozidlo (případně jiný dopravní prostředek) vymezeno v rámci veřejnoprávního předpisu, je tím postaveno najisto, že přísnější veřejnoprávní regulace je spojena i s přísnou odpovědností za škodu způsobenou takovým vozidlem. Nedochozí tak k interpretačním problémům jako v české úpravě, a zároveň je tím posílena i právní jistota potenciálních poškozených a škůdců.

Nepřehlédnutelným rozdílem je rovněž to, že inspirační zdroje explicitně uvádějí, že jde o motorové dopravní prostředky. To byl ostatně i přístup předchozího českého občanského zákoníku (viz výše). Účinný občanský zákoník svým kritériem jiného převažujícího pohonu, než je lidská síla, podstatně rozšířil objektivní odpovědnost i na různé nemotorové dopravní prostředky, u kterých však může být pochybné, zda je u nich dáno zvýšené nebezpečí jako důvod této odpovědnosti. Vezměme v úvahu např. saně tažené pouze jedním psem apod.

Další nejednoznačnou kategorií pak tvoří různé nové silniční dopravní prostředky v rámci tzv. elektromobility. Těm je věnována samostatná kapitola v rámci možného budoucího vývoje objektivní odpovědnosti (viz 4.4.1).

#### **4.2.1.3 Zvláštní povaha provozu**

Dalším předpokladem je způsobení škody zvláštní povahou provozu. Je třeba dovodit, že se při nehodě realizovalo právě to zvýšené nebezpečí, které je spojeno s dopravním prostředkem.<sup>241</sup> Jak již bylo uvedeno, toto nebezpečí lze spatřovat zejména ve značné rychlosti, váze nebo síle motoru. S tím souvisí i další faktory jako omezená ovladatelnost, omezená kontrola řidiče nad bezprostředním okolím, užívání pevných a tvrdých materiálů, potřeba zdroje energie a její přeměny na pohybovou energii nebo nadměrný hluk.<sup>242</sup>

---

<sup>241</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2927. Op. cit. sub 9, m. č. 171. Srov. SCHAUER, M. Komentář k § 1. Op. cit. sub 235, m. č. 10. Srov. KÖTZ, H., WAGNER, G. Op. cit. sub 5, s. 220.

<sup>242</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2927. Op. cit. sub 9, m. č. 188 a násl.

V německém a rakouském právu je tento předpoklad vyjádřen spojením, že škoda musí vzniknout při provozu (*beim Betrieb*). Tento předpoklad plní stejný účel jako předpoklad způsobení škody zvláštní povahou provozu. Proto se lze inspirovat i výkladem tohoto předpokladu v těchto inspiračních zdrojích.

Předpoklad zvláštní povahy provozu nečiní problémy při běžných dopravních nehodách. Existují však situace, kdy je dovození tohoto předpokladu velmi obtížné, především v případech, ve kterých není vozidlo v okamžiku způsobení škody v pohybu. V takové situaci se totiž nerealizuje nejběžnější riziko spočívající ve zvýšené rychlosti. To však neznamená, že se nerealizovalo jiné z výše uvedených rizik (nebezpečí). Inspirační zdroje v tomto ohledu zastávají tzv. provozní přístup (*verkehrstechnische Auffassung*), dle kterého je dopravní prostředek „v provozu“, i pokud se pouze nachází v dopravním provozu a ohrožuje jeho další účastníky.<sup>243</sup>

Česká soudní praxe má však již i s takovými případy zkušenost a její řešení jsou přesvědčivá. V jednom z takových případů šlo o to, že osoba v úmyslu spáchat pojistný podvod najela vozidlem na železniční přejezd a dále do kolejiště za účelem poškození vozidla. Z kolejiště již však nedokázala vyjet, a tak došlo ke střetu s vlakem a k jeho poškození. Byla taková škoda způsobena zvláštní povahou provozu vozidla? Nejvyšší soud dospěl k závěru že ano, neboť za provoz motorového vozidla je nutno považovat též situaci, kdy vozidlo v důsledku selhání řidiče vytvoří překážku pro ostatní účastníky provozu, která pro ně představuje bezprostřední nebezpečí kolize. Chod motoru nebo jeho nepojízdnost bezprostředně před škodnou událostí jsou irelevantní.<sup>244</sup>

Zajímavým byl i případ samovznícení zaparkovaného nákladního vozidla v důsledku závady elektroinstalace, na základě čehož došlo k požáru a ke vzniku škody na administrativní budově, ve které byl zaparkován. I v tomto případě Nejvyšší soud přiznal náhradu škody z odpovědnosti za provoz dopravního prostředku. Pokud jsou stále dokonalejší vozidla vybavena takovými technickými prostředky, které mohou vyvolat újmy srovnatelné s nepříznivými účinky pohybujících se vozů, je třeba i na takové typy havárií hledět jako na projev zvláštní povahy motorového vozidla.<sup>245</sup>

Podobný případ byl stejně řešen i německým Spolkovým soudním dvorem. Zde se jednalo o vznícení vozidla v důsledku technické vady zařízení vozidla, v důsledku kterého bylo poškozeno i vedle zaparkované vozidlo.<sup>246</sup> Odlišně však německý Spolkový soudní dvůr posoudil případ, kdy

---

<sup>243</sup> Srov. KAUFMANN, M., in: HAAG, K. *Geigel. Der Haftpflichtprozess*. 27. vydání. München: Verlag C. H. Beck, 2015, Kap. 25, m. č. 49. Srov. SCHAUER, M. Komentář k § 1. Op. cit. sub 235, m. č. 14.

<sup>244</sup> Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 18. 3. 2015, sp. zn. 25 Cdo 3925/2013.

<sup>245</sup> Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 31. 8. 2017, sp. zn. 25 Cdo 3485/2016.

<sup>246</sup> Rozhodnutí Spolkového soudního dvora BGH NJW 2014, 1182.

řádně zaparkované vozidlo zapálila třetí osoba. Samotná okolnost, že motorová vozidla kvůli palivu ve vozidle nebo použitých materiálech snadněji hoří, k dovození odpovědnosti provozovatele nepostačuje.<sup>247</sup>

V těchto komplikovanějších případech by proto měla být pečlivě a komplexně posuzována všechna rizika, v důsledku jejichž realizace došlo ke způsobení škody.

#### 4.2.1.4 Provozovatel dopravního prostředku

Český zákonodárce vybral jako odpovědnou osobu za provoz dopravního prostředku jeho provozovatele. Provozovatelem je osoba, která nikoli jen přechodně provozuje dopravní prostředek na vlastní účet a nebezpečí a fakticky s ním disponuje.<sup>248</sup> To zcela odpovídá závěru, že objektivní odpovědnost by měla být ukládána osobě, která má faktickou kontrolu nad danou nebezpečnou aktivitou a užítky z této aktivity (viz 3.5).

Možnost dispozice znamená faktickou možnost rozhodovat o užití dopravního prostředku.<sup>249</sup> Tato možnost může být dána i nepřímou např. prostřednictvím pokynů dalším osobám, jak má být s vozidlem nakládáno. Provoz na vlastní účet a nebezpečí znamená, že provozovatel nese užítky i náklady s provozem spojené.<sup>250</sup>

Pokud jedna osoba s vozidlem fakticky disponuje a druhá nese užítky a hradí náklady, např. rodiče se starají o vozidlo, které má k dispozici jejich syn, je třeba posoudit, který z těchto znaků má větší význam v konkrétním případě.<sup>251</sup> Není vyloučeno ani to, aby za provozovatele bylo považováno více osob vedle sebe.<sup>252</sup>

Stejně řešení volí inspirační zdroje (srov. § 5 EKHG, § 7 StVG, § 1 HaftpflG), a proto k nim lze při výkladu pojmu provozovatele přihlížet. Dle německé teorie je provozovatelem vozidla ten, kdo ho nikoli jen přechodně užívá vlastním jménem a na vlastní účet a má s ním možnost dispozice.<sup>253</sup> V Rakousku je zdůrazňován stejně jako v české teorii provoz na vlastní účet a nebezpečí, přičemž v rámci provozu na vlastní nebezpečí je zahrnut i znak dispozice.<sup>254</sup>

<sup>247</sup> Rozhodnutí Spolkového soudního dvora BGH NJW-RR 2008, 764.

<sup>248</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2927. Op. cit. sub 9, m. č. 267-307.

<sup>249</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2927. Op. cit. sub 9, m. č. 273. Srov. SCHAUER, M. Komentář k § 5. Op. cit. sub 235, m. č. 12.

<sup>250</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2927. Op. cit. sub 9, m. č. 298. Srov. SCHAUER, M. Komentář k § 5. Op. cit. sub 235, m. č. 5. Srov. KÖNIG, P. Komentář k § 7, in: HENTSCHEL, P., KÖNIG, P., DAUER, P. *Straßenverkehrsrecht*. 45. vydání. München: Verlag C. H. Beck, 2019, m. č. 14.

<sup>251</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2927. Op. cit. sub 9, m. č. 310. Srov. SCHAUER, M. Komentář k § 5. Op. cit. sub 235, m. č. 16. Srov. KAUFMANN, M. Op. cit. sub 241, Kap. 25, m. č. 45.

<sup>252</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2927. Op. cit. sub 9, m. č. 308 a násl. Výslovně § 5 odst. 2 EKHG.

<sup>253</sup> Srov. BURMANN, M. Komentář k § 7, in: BURMANN, M., HEß, R., HÜHNERMANN, K., JAHNKE, J. *Straßenverkehrsrecht*. 25. vydání. München: Verlag C. H. Beck, 2018, m. č. 5.

<sup>254</sup> Srov. SCHAUER, M. Komentář k § 5. Op. cit. sub 235, m. č. 5, 10.

Osoba provozovatele může být identická s osobou vlastníka, ale nemusí tomu tak být vždy. Za účelem ochrany poškozeného je však třeba, aby bylo možné provozovatele vždy určit, a tak český občanský zákoník stanoví, že pokud provozovatele určit nelze, platí, že jím je vlastník dopravního prostředku (§ 2930 OZ).

Občanský zákoník rovněž řeší výslovně situaci, kdy je dopravní prostředek v opravě. V takovém případě se za provozovatele považuje osoba, která dopravní prostředek převzala k opravě (§ 2928 OZ), tj. osoba, která se zavázala opravu provést.<sup>255</sup>

V dnešní době se stále častěji setkáváme se sdílením dopravních prostředků, zejména automobilů a jízdních kol. Představme si např. autopůjčovny nebo společnosti, které „půjčují“ elektrokola nebo elektrokoloběžky ve větších městech. Z právního pohledu se jedná o případy krátkodobých nájmu, tedy přenechání dopravního prostředku k dočasnému užívání za úplatu.<sup>256</sup> Zde zůstává provozovatelem zpravidla pronajímatel, neboť rozhoduje alespoň rámcově o tom, jak a kde bude dopravní prostředek užíván, požívá užitky ve formě nájemného a hradí opravy takových prostředků.<sup>257</sup>

#### 4.2.1.5 Chráněné osoby

I přesto, že zákonná úprava výslovně neřeší konkrétní okruh osob, které mají nárok na náhradu škody, se v rámci inspiračních zdrojů i v české teorii setkáváme s jistými omezeními. Německý StVG vylučuje objektivní odpovědnost provozovatele dle StVG v případě, pokud byl poškozený činný při provozu motorového vozidla nebo přívěsu (§ 8 č. 2. StVG). To samé uvádí i rakouský EKHG při provozu železnice a motorového vozidla (srov. § 3 č. 3. EKHG). Ten navíc dále doplňuje, že se objektivní odpovědnost dle EKHG neuplatní ani v případě, kdy byl poškozený přepraven železniční dopravou bez vůle provozovatele a bez jemu zaplaceného jízdného (srov. § 3 č. 1 EKHG) nebo motorovým vozidlem bez vůle provozovatele (§ 3 č. 2 EKHG).

Důvody pro tuto úpravu jsou spatřovány především v tom, že řidič vozidla, jehož provozem škoda vznikla, nepotřebuje být chráněn koncepcí objektivní odpovědnosti, neboť se vystavil provoznímu riziku dobrovolně a na základě své činnosti převzal za vozidlo odpovědnost.<sup>258</sup> Rakouská teorie spatřuje však legitimitu této úpravy spíše v ovládnutí provozního rizika (*Beherrschung der Betriebsgefahr*) a připouští teleologickou redukci v případě, že škoda byla způsobena tzv. vnitřní náhodou (viz níže 4.2.1.8), při které je vliv řidiče irelevantní.<sup>259</sup>

---

<sup>255</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2928. Op. cit. sub 9, m. č. 30.

<sup>256</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2927. Op. cit. sub 9, m. č. 323 a násl.

<sup>257</sup> Srov. SCHAUER, M. Komentář k § 5. Op. cit. sub 235, m. č. 17.

<sup>258</sup> Srov. KAUFMANN, M. Op. cit. sub 241, Kap. 25, m. č. 284.

<sup>259</sup> Srov. SCHAUER, M. Komentář k § 3. Op. cit. sub 235, m. č. 12 a násl. K teleologické redukci v obecné rovině srov. MELZER, F. Op. cit. sub 88, m. č. 270. „Teleologická redukce je nástroj dotváření práva, kdy se na určitý

Česká úprava odpovědnosti za provoz dopravních prostředků žádná obdobná pravidla nestanoví. V zákoně o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla je v tomto směru ale uvedeno, že pojistitel nehradí újmu, kterou utrpěl řidič vozidla, jehož provozem byla újma způsobena (§ 7 odst. 1 písm. a) ZPOPV).

Z mého pohledu je přesvědčivější přístup inspiračních zdrojů, neboť je pravdou, že řidič (nebo jiná osoba činná při provozu vozidla) má víceméně ze zvláště nebezpečné aktivity také svůj užitek. Jak bylo uvedeno v obecné části (viz 3.2.1), důvodem uložení objektivní odpovědnosti by mělo být také to, že rizikové činnosti jsou mezi osobami rozloženy nerovnoměrně, k čemuž v případě vztahu provozovatele a řidiče spíše nedochází. Na druhé straně lze ke spravedlivým řešením dojít v českém právu prostřednictvím použití institutu spoluzpůsobení škody. Pokud si řidič počínal např. hrubě nedbale, mohl by za konkrétních okolností případu pozbýt svého nároku na náhradu škody vůči provozovateli i v plném rozsahu.

Co se týče výše uvedené výluky v pojištění odpovědnosti, tuto nelze dle mého soudu rozumně ospravedlnit. Pokud má v rámci odpovědnosti za provoz dopravních prostředků řidič nárok na náhradu škody vůči provozovateli, mělo by to i povinné pojištění vázané na tuto odpovědnost zohlednit.

#### 4.2.1.6 Škoda

Předpoklad škody není v českém právu na rozdíl od inspiračních zdrojů v zásadě nijak konkretizován. Inspirační zdroje – např. EKHG a StVG – uvádí totiž zpravidla pouze náhradu újmy na zdraví a škody na věci (*Personen- und Sachschäden*) s tím, že u újmy na zdraví lze požadovat i náhradu imateriální újmy.<sup>260</sup>

V českém právu se uplatní obecná ustanovení ke způsobu a rozsahu náhrady škody. Stejně jako v německém a rakouském právu se nehradí čistá majetková újma, tedy újma vzniklá nikoli v důsledku zásahu do absolutního práva.<sup>261</sup> Proto nelze přiznat náhradu škody např. cestujícímu, který nevlastní dopravní prostředek, ve kterém cestuje (taxík nebo vlak) a který v důsledku dopravní nehody zmešká nějakou událost, která mu má přinést majetkový prospěch.<sup>262</sup>

---

*skutkový stav neaplikuje ustanovení zákona, a to přesto, že tento skutkový stav spadá do jádra pojmu tohoto ustanovení.“*

<sup>260</sup> Ustanovení § 11 StVG. K EKHG srov. SCHAUER, M. Komentář k § 1. Op. cit. sub 235, m. č. 50.

<sup>261</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2927. Op. cit. sub 9, m. č. 536. Srov. KAUFMANN, M. Op. cit. sub 243, Kap. 25, m. č. 89. Srov. SCHAUER, M. Komentář k § 1. Op. cit. sub 235, m. č. 52.

<sup>262</sup> LOVĚTÍNSKÝ, V. *Změny v českém deliktním právu pod vlivem německého občanského zákoníku*. Právní rozhledy 2014, č. 17, s. 574.

Právní teorie však také dospívá k teleologické redukci odpovědnosti v tom smyslu, že se nehradí škoda na dopravním prostředku, jehož provozem byla škoda způsobena.<sup>263</sup> To má své odůvodnění v tom, že smyslem této odpovědnosti je ochrana třetích osob před provozním nebezpečím vycházejícím z dopravního prostředku, ale nikoli před škodami na tomto dopravním prostředku samém.<sup>264</sup> Stejný přístup prosazuje výslovně i čl. VI.-3:205 DCFR.<sup>265</sup>

Inspirační zdroje vylučují z působnosti objektivní odpovědnosti dále i některé další případy škody na věci. Dle § 4 EKHG se nehradí škoda na přepravované věci, pokud ji cestující neměl u sebe nebo ji nevezl s sebou jako příruční zavazadlo, a dále také na věci, kterou provozovatel železnice převzal k přepravě nebo do úschovy (srov. § 4 odst. 1 a odst. 2 EKHG). Podle § 8 č. 3 StVG se objektivní odpovědnost provozovatele obdobně neuplatní, pokud je poškozena věc, která je přepravována motorovým vozidlem nebo přívěsem za předpokladu, že ji přepravovaná osoba nemá u sebe nebo ji u sebe nevezl. Právní teorie však uvádí, že tato pravidla nemají přesvědčivé odůvodnění,<sup>266</sup> a proto je z mého pohledu správné, že česká úprava obdobná ustanovení neobsahuje.

Česká úprava ovšem na druhé straně obsahuje ustanovení, dle kterého nahradí provozovatel škodu na věci jejím odcizením nebo ztrátou, jen pokud poškozený neměl možnost věc opatrovat (§ 2931 OZ). Domnívám se, že toto ustanovení je rovněž nadbytečné, neboť spravedlivé náhrady škody by mohlo být v těchto případech dosaženo i prostřednictvím obecného institutu spoluzpůsobení škody. V případě, že poškozený mohl věc opatrovat, dalo by se uvažovat v závislosti na konkrétních okolnostech případu o snížení jeho náhrady nebo i o odepření jeho nároku v plném rozsahu.

#### 4.2.1.7 Zvláštní odpovědnost provozovatele dopravy

Česká úprava odpovědnost provozovatele dopravy je z pohledu inspiračních zdrojů netradiční. Německé stejně jako rakouské právo neznají takto extrémně obecnou úpravu (viz 4.2.1.1).

Melzer zřejmě s ohledem na inspirační zdroje zastává stanovisko o omezení aplikace této deliktivní normy pouze na případy přepravy osob a věcí pro osoby odlišné od provozovatele.<sup>267</sup> Zároveň dospívá na základě systematických, historických a teleologických argumentů k závěru,

---

<sup>263</sup> Srov. SCHAUER, M. Komentář k § 1. Op. cit. sub 235, m. č. 51. Srov. MELZER, F. Komentář k § 2927. Op. cit. sub 9, m. č. 539 a násl.

<sup>264</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2927. Op. cit. sub 9, m. č. 541.

<sup>265</sup> K tomu srov. VON BAR, C., CLIVE, E. Op. cit. sub 2, s. 3525. „In regard to damage to the vehicle itself there is no strict liability of the keeper vis-à-vis the owner of the vehicle.“

<sup>266</sup> Srov. SCHAUER, M. Komentář k § 4. Op. cit. sub 235, m. č. 1.

<sup>267</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2927. Op. cit. sub 9, m. č. 407.

že tato úprava nemůže být rozšířena na jiné prostředky než ty uvedené výše v rámci odpovědnosti provozovatele dopravního prostředku.<sup>268</sup>

Typickými příklady jsou provoz železniční, autobusové nebo lodní dopravy s výjimkou případů, kdy jsou dopravní prostředky pouze pronajímány. V těchto případech může být pronajímatel provozovatelem dopravního prostředku (viz výše), není však provozovatelem dopravy. Je však třeba upozornit na to, že většina současné právní teorie zastává stanovisko, že rozdíl mezi provozovatelem dopravy a dopravního prostředku spočívá právě v tom, že provozovatel dopravy může odpovídat za jakékoli dopravní prostředky.<sup>269</sup>

Jak bylo detailně představeno v obecné části, objektivní odpovědnost má smysl pouze u aktivit, se kterými je spojeno zvláštní nebezpečí (viz 3.2). Při znalosti tohoto kontextu proto již na první pohled není stanovisko většinové teorie přesvědčivé. Nevidím žádný důvod, proč by např. provozovatel dopravy, který nabízí přepravu prostřednictvím rikš, měl odpovídat v rámci odpovědnosti za provoz dopravních prostředků přísněji než provozovatel jedné rikši nebo provozovatel jízdního kola. Jen proto, že někdo nabízí přepravní služby, nečiní tento způsob dopravy zpravidla nebezpečnější.

Na druhé straně je otázkou, zda není úprava odpovědnosti provozovatele dopravy vlastně nadbytečná, pokud omezíme provoz dopravy pouze na dopravní prostředky uvedené v předmětném ustanovení. V zásadě bude totiž provozovatel dopravy zároveň i provozovatelem dopravního prostředku, prostřednictvím kterého poskytuje přepravní služby. A i kdyby tomu tak nebylo, mám za to, že je poškozený dostatečně chráněn právě prostřednictvím objektivní odpovědnosti provozovatele dopravního prostředku. Z tohoto důvodu považuji úpravu odpovědnosti provozovatele dopravy za nadbytečnou.

Odpovědnost provozovatele dopravy by měla smysl jedině tehdy, pokud by zahrnovala i dopravní infrastrukturu související s daným provozem dopravy, např. železnici v rámci železniční dopravy, která by rovněž pro okolí představovala zvýšené nebezpečí. Melzer v této souvislosti však opět správně poukazuje na to, že provoz dopravní infrastruktury není provozem dopravy ve smyslu ustanovení § 2927 OZ.<sup>270</sup> Přesvědčivým argumentem je zejména to, že odpovědnost za dopravní infrastrukturu český zákonodárce upravuje ve zvláštních právních předpisech.<sup>271</sup> Vedle

---

<sup>268</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2927. Op. cit. sub 9, m. č. 396-397.

<sup>269</sup> Srov. BEZOUŠKA P. Komentář k § 2927. Op. cit. sub 14, s. 1613. Srov. VOJTEK, P. Komentář k § 2927. Op. cit. sub 77, s. 1015-1016. Srov. PAŠEK, M. Komentář k § 2927. Op. cit. sub 77, m. č. 6.

<sup>270</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2927. Op. cit. sub 9, m. č. 393.

<sup>271</sup> Např. zákon č. 266/1994 Sb., o drahách; zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Srov. MELZER, F. Komentář k § 2927. Op. cit. sub 9, m. č. 379, 390 a násl.

toho lze u zvláště nebezpečných infrastruktur uvažovat i o odpovědnosti za zvlášť nebezpečný provoz (viz 4.2.2).

Dle Melzera má však odpovědnost provozovatele dopravy smysl u provozu lyžařského vleku, který není dopravním prostředkem.<sup>272</sup> Z mého pohledu u lyžařského vleku ale není zvláštní nebezpečí dáno podobně jako u eskalátoru (viz výše), a proto ani lyžařský vlek není argumentem proti nadbytečnosti tohoto druhu odpovědnosti. Lyžařský vlek se většinou pohybuje do 20 km/h, kvůli odstupu od jiných přepravovaných lyžařů nedochází ke střetům a lyžař má možnost, pokud se nejedná o lanovku, vlek za jízdy opustit.<sup>273</sup>

I v rámci této odpovědnosti samozřejmě platí, že pro dovození povinnosti nahradit škodu musí být splněny i výše uvedené předpoklady (vznik škody, způsobení škody zvláštní povahou provozu).

#### 4.2.1.8 Liberační důvod

Povinnosti nahradit škodu se může jak provozovatel dopravního prostředku, tak provozovatel dopravy zprostit, pokud prokáže, že škodě nemohl zabránit ani při vynaložení veškerého úsilí, které lze požadovat. Zprostit se však nemůže v případě, pokud byla škoda způsobena okolnostmi, které mají původ v provozu (§ 2927 odst. 2 OZ).

Je rozlišováno de facto mezi dvěma skupinami důvodů. První skupina obsahuje důvody, které mají původ v provozu. Při těchto okolnostech se odpovědnosti nelze zprostit. Tyto okolnosti se označují také jako tzv. vnitřní náhoda.<sup>274</sup> Podobné řešení lze v současnosti nalézt i v rakouském právu (srov. § 9 odst. 1 EKHG).<sup>275</sup>

Část teorie zastává extenzivní výklad pojmu vnitřní nehody. Dle ní obsahuje pojem vnitřní nehody nejen provoz dopravního prostředku škůdce, ale také i dalších dopravních prostředků účastnících se nehody včetně provozu dopravní infrastruktury.<sup>276</sup> Argumentem pro tento výklad je to, že možnost zproštění se odpovědnosti je příliš široká a obchází účel objektivní odpovědnosti.<sup>277</sup> Typickými příklady těchto okolností jsou selhání brzd, prasknutí pneumatiky, natankování vadných pohonných hmot, vadný software dopravního prostředku apod.<sup>278</sup>

<sup>272</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2927. Op. cit. sub 9, m. č. 401.

<sup>273</sup> Opačně MELZER, F. Komentář k § 2927. Op. cit. sub 9, m. č. 427.

<sup>274</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2927. Op. cit. sub 9, m. č. 449.

<sup>275</sup> § 9 odst. 1 EKHG: „Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn der Unfall durch ein unabwendbares Ereignis verursacht wurde, das weder auf einem Fehler in der Beschaffenheit noch auf einem Versagen der Verrichtungen der Eisenbahn oder des Kraftfahrzeugs beruhte.“

<sup>276</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2927. Op. cit. sub 9, m. č. 483.

<sup>277</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2927. Op. cit. sub 9, m. č. 368.

<sup>278</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2927. Op. cit. sub 9, m. č. 491-492.



Druhou skupinou jsou okolnosti, které nespočívají v provozu, tzv. vnější náhody.<sup>279</sup> Typickými příklady jsou jednání třetí osoby, poškozeného nebo zvířat nebo působení přírodních sil.<sup>280</sup> Odpovědnost provozovatele je za těchto okolností však vyloučena jen za podmínky, že škodě nemohl zabránit ani při vynaložení veškerého úsilí, které lze požadovat. V tomto ohledu je toto řešení opět podobné rakouské úpravě (§ 9 odst. 2 EKHG).<sup>281</sup> Jde o nejpřísnější standard náležité péče, který je ještě možné s ohledem na konkrétní okolnosti případu požadovat, nikoliv jen o běžnou péči, která by postačovala pro vyvrácení nedbalosti.<sup>282</sup> Pokud není provozovatel současně řidičem dopravního prostředku, je třeba posoudit i úsilí řidiče,<sup>283</sup> případně i dalších osob, které jsou činné při provozu se souhlasem provozovatele (srov. výslovně § 9 odst. 2 EKHG).

V rakouské úpravě se uvedený liberační důvod označuje také jako neodvratitelná událost (*unabwendbares Ereignis*). Tento liberační důvod je širším pojmem než vyšší moc (*höhere Gewalt*), kterou v sobě ale také zahrnuje.<sup>284</sup> Rakouské právo navíc obsahuje další podmínku, že se provozovatel nemůže zprostit, pokud došlo k nehodě v důsledku mimořádného provozního nebezpečí (*außergewöhnliche Betriebsgefahr*).<sup>285</sup> Názorné příklady v rakouské teorii se však podobají těm, které by se daly podřadit pod pojem vnitřní náhody, a dle mého názoru tak ukazují na to, že tato podmínka by byla v českém právu nadbytečná.<sup>286</sup>

Dle německé úpravy se provozovatel zproští odpovědnosti pouze tehdy, pokud byla nehoda způsobena vyšší mocí (§ 7 odst. 2 StVG, § 1 odst. 2 HaftPflG).<sup>287</sup> Za vyšší moc se přitom považuje událost, která má následující tři charakteristiky: vnější působení (*Außenwirkung*), mimořádnost (*Außergewöhnlichkeit*) a neodvratitelnost (*Unabwendbarkeit*).<sup>288</sup> Vnější působení znamená, že vyšší moc jako příčina vzniku škody nesouvisí s provozem.<sup>289</sup> Pod pojmem mimořádnosti se rozumí, že tato událost není předvídatelná, a pod pojmem neodvratitelnosti, že jí nemohlo být zabráněno ani při vynaložení veškeré péče, kterou lze ekonomicky požadovat.<sup>290</sup>

<sup>279</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2927. Op. cit. sub 9, m. č. 449.

<sup>280</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2927. Op. cit. sub 9, m. č. 499-514.

<sup>281</sup> § 9 odst. 2 EKHG: „Als unabwendbar gilt ein Ereignis insbesondere dann, wenn es auf das Verhalten des Geschädigten, eines nicht beim Betrieb tätigen Dritten oder eines Tieres zurückzuführen ist, sowohl der Betriebsunternehmer oder Halter als auch die mit Willen des Betriebsunternehmers oder Halters beim Betrieb tätigen Personen jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beachtet haben und der Unfall nicht unmittelbar auf die durch das Verhalten eines nicht beim Betrieb tätigen Dritten oder eines Tieres ausgelöste außergewöhnliche Betriebsgefahr zurückzuführen ist.“

<sup>282</sup> Srov. SCHAUER, M. Komentář k § 9. Op. cit. sub 235, m. č. 21.

<sup>283</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2927. Op. cit. sub 9, m. č. 517.

<sup>284</sup> Srov. SCHAUER, M. Komentář k § 9. Op. cit. sub 235, m. č. 7.

<sup>285</sup> Srov. SCHAUER, M. Komentář k § 9. Op. cit. sub 235, m. č. 4.

<sup>286</sup> Příklady viz SCHAUER, M. Komentář k § 9. Op. cit. sub 235, m. č. 49 a násl.

<sup>287</sup> § 7 odst. 2 StVG: „Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn der Unfall durch höhere Gewalt verursacht wird.“  
§ 1 odst. 2 HaftPflG: „Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn der Unfall durch höhere Gewalt verursacht wird.“

<sup>288</sup> BURMANN, M. Komentář k § 7. Op. cit. sub 253, m. č. 19.

<sup>289</sup> KAUFMANN, M. Op. cit. sub 243, Kap. 25, m. č. 94.

<sup>290</sup> KAUFMANN, M. Op. cit. sub 243, Kap. 25, m. č. 94.

V porovnání s německým přístupem lze liberační důvod v české úpravě oprávněně kritizovat v tom směru, že neobsahuje předpoklad mimořádnosti (*Außergewöhnlichkeit*). Z tohoto důvodu i běžná situace jako např. vběhnutí zvířete do vozovky může v českém právu představovat liberační důvod.<sup>291</sup> Je ale zřejmé, že střet s běžnými zvířaty v dopravním provozu jako jsou např. divoká prasata nebo srny spíše patří k rizikům provozu dopravního prostředku. Jiná situace by přirozeně byla, pokud by v rámci českého provozu došlo ke srážce např. se slonem, který utekl ze zoologické zahrady. Pokud by tedy v důsledku srážky s prasetem nebo srnou došlo i ke zranění třetí osoby odlišné od provozovatele, provozovatel by měl této osobě za škodu odpovídat.

Jak bylo výše uvedeno, část teorie nepovažuje možnost zproštění se odpovědnosti za ideální, a dokonce navrhuje, aby byl liberační důvod u tohoto druhu odpovědnosti zcela odstraněn. Účelu liberačního důvodu by mohlo být dle ní totiž dosaženo i prostřednictvím kritéria, zda se realizovalo riziko provozu (viz 4.2.1.3).<sup>292</sup> Toto řešení se mi zdá účelné, neboť dopravní prostředky, za které je ukládána objektivní odpovědnost, představují pro okolí opravdu značné riziko, což potvrzuje mj. i častost a závažnost dopravních nehod. Nadto by se tímto přístupem vyřešil i problém možnosti zproštění při střetu s běžnými zvířaty v dopravním provozu. U běžných zvířat by se dalo argumentovat, že střet s nimi představuje zvláštní povahu provozu a naopak.

#### **4.2.1.9 Odpovědnost za škodu způsobenou při černé jízdě**

Dle ustanovení § 2929 OZ nahradí místo provozovatele škodu ten, kdo použije dopravního prostředku bez jeho vědomí nebo proti jeho vůli. Tato osoba je označována jako uživatel.<sup>293</sup> Toto ustanovení má rovněž svou obdobu v rakouském i německém právu (§ 6 EKHG, § 7 odst. 3 StVG).

Toto pravidlo umožňuje na jedné straně založit odpovědnost uživatele, i když není provozovatelem, a na druhé straně zproštění odpovědnosti provozovatele. Použití vozidla musí spočívat v jeho provozu, při kterém dochází k realizaci typických provozních rizik. Zpravidla proto nebude v tomto smyslu uživatelem ten, kdo v dopravním prostředku např. pouze přespí.<sup>294</sup>

Uživatel odpovídá dále pouze za podmínky, že dopravní prostředek použil bez vědomí nebo proti vůli provozovatele. Tento předpoklad by měl být vykládán tak, že rozhodující je absence vůle.<sup>295</sup> Proto se o použití ve smyslu tohoto ustanovení jedná i v případě, kdy provozovatel vidí, že mu zloděj odjíždí s vozidlem.<sup>296</sup>

---

<sup>291</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2927. Op. cit. sub 9, m. č. 500.

<sup>292</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2927. Op. cit. sub 9, m. č. 462.

<sup>293</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2929. Op. cit. sub 9, m. č. 16.

<sup>294</sup> Srov. SCHAUER, M. Komentář k § 6. Op. cit. sub 235, m. č. 4. Srov. MELZER, F. Komentář k § 2929. Op. cit. sub 9, m. č. 21.

<sup>295</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2929. Op. cit. sub 9, m. č. 28.

<sup>296</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2929. Op. cit. sub 9, m. č. 32. Srov. KAUFMANN, M. Op. cit. sub 243, Kap. 25, m. č. 225.

Problematickými jsou případy, ve kterých provozovatel přenechá uživateli dopravní prostředek za určitým účelem, ale uživatel ho použije za jiným účelem. Typickým příkladem je použití služebního vozidla zaměstnancem pro soukromé účely, které zaměstnavatel zakázal. Část doktríny řeší tyto případy pomocí hypotetické vůle provozovatele. Kritériem je to, zda by provozovatel s takovým použitím dopravního prostředku (bez ohledu na nehodu) souhlasil.<sup>297</sup>

Inspirační zdroje však obsahují odlišné řešení situace, kdy provozovatel přenechá dopravní prostředek uživateli. Dle § 7 odst. 3 věty druhé StVG totiž odpovědnost provozovatele zůstává nedotčena a uživatel naopak odpovědný není, pokud byl uživatel provozovatelem provozem vozidla pověřen (*angestellt*) nebo mu bylo vozidlo provozovatelem přenecháno. Stejný přístup volí § 6 odst. 2 EKHG. Tento přístup se mi zdá lepší než řešení českého zákonodárce, který tyto situace neupravil a teorie je musí řešit prostřednictvím hypotetické vůle provozovatele. Argumentem je pro mě právní jistota všech zúčastněných, kteří mohou lépe předvídat, jak bude takový případ přenechání vozidla provozovatelem v tomto ohledu posouzen.

Pokud jsou dány všechny zmíněné předpoklady § 2929 OZ, odpovídá uživatel stejně jako provozovatel. Pokud provozovatel uživateli takové užití vozidla z nedbalosti umožnil, nahradí škodu společně a nerozdílně s ním (§ 2929 věta druhá OZ).

#### 4.2.1.10 Spoluzpůsobení škody

Koncepce odpovědnosti za provoz dopravních prostředků obsahuje nad rámec obecného ustanovení o spoluzpůsobení škody (viz 3.7.2) i ustanovení § 2932 OZ o tzv. střetu provozů: „*Střetnou-li se provozu dvou nebo více provozovatelů a jedná-li se o vypořádání mezi těmito provozovateli, vypořádají se provozovatelé podle své účasti na způsobení vzniklé škody.*“ S ohledem na to, že také obecné ustanovení § 2918 OZ o spoluzpůsobení škody umožňuje přičíst poškozenému i zvýšené riziko v rámci objektivní odpovědnosti (viz 3.7.2), lze ustanovení o střetu provozů považovat za nadbytečné.<sup>298</sup>

Inspirační zdroje obsahují v rámci úpravy objektivní odpovědnosti za provoz dopravních prostředků ještě speciální pravidlo, které v české úpravě schází. V německém právu se dle § 7 StVG a § 4 HaftPflG poškozenému přičítá při poškození jeho věci i zavinění osoby, která má věc ve své dispozici (*die tatsächliche Gewalt über die Sache ausübt*). V rakouském právu je toto pravidlo obsaženo v § 7 odst. 2 EKHG. Toto pravidlo může hrát roli např. v případě, kdy cyklista, který nehodu spoluzavinil, není vlastníkem jízdního kola, které bylo při srážce s vozidlem

<sup>297</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2929. Op. cit. sub 9, m. č. 47.

<sup>298</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2932. Op. cit. sub 9, m. č. 3. „[...] moderní koncepce řešení spoluičasti poškozeného, která nevychází jen z pouhého spoluzavinění škody (§ 2918), by dovolovala dosáhnout stejných výsledků jako podle § 2932 [...].“

poškozeno. Vlastníkovi kola se spoluzavinění cyklisty přičte k tíži a jeho náhrada bude poměrně snížena.

V rámci českého práva lze dojít pouze k závěru, že se vlastníkovi věci přičítá zavinění osoby, která má věc k dispozici, pouze tehdy, pokud je tato osoba zároveň pomocníkem vlastníka.<sup>299</sup> V tomto ohledu tak inspirační zdroje přičítají vlastníkovi poškozené věci jednání více osob než české právo.

Nepřevzetí tohoto pravidla do české úpravy ovšem považuji za správné. Podle jeho znění by si totiž vlastník poškozené věci musel nechat přičíst i např. spoluzavinění osoby, která mu věc odcizila.<sup>300</sup> Aktuální rakouská teorie proto prosazuje teleologickou redukci tohoto ustanovení. Přičítání by se mělo omezit jen na pomocníky vlastníka, kterým vlastník svoje věci dobrovolně svěřil.<sup>301</sup> Zdá se mi rovněž vhodnější, pokud může vlastník věci uplatnit vůči provozovateli vozidla nárok na náhradu škody v plné výši. V konečném důsledku je to otázka toho, kdo nese insolvenční riziko osoby, která měla věc k dispozici. Z mého pohledu je lepší, pokud toto riziko nese provozovatel vozidla, který nehodu způsobil, a nikoliv nečinný vlastník za předpokladu, že osoba, která měla věc k dispozici, nebyla pomocníkem vlastníka.

#### **4.2.1.11 Povinné pojištění odpovědnosti**

S ohledem na vysoké riziko provozu dopravních prostředků, za který je ukládána objektivní odpovědnost, se v této oblasti setkáváme i s institutem povinného pojištění (viz 3.10). Nejvíce relevantní s ohledem na počet pojistných nároků je v praxi určitě pojištění odpovědnosti z provozu vozidel. V evropském prostoru vychází toto pojištění primárně z úpravy obsažené ve směrnici o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel.<sup>302</sup>

V české úpravě je tato směrnice implementována do ZPOPV. Dle § 3 odst. 2 ZPOPV má povinnost uzavřít pojištění zpravidla vlastník vozidla. Za vozidlo se přitom zásadně považuje silniční vozidlo s výjimkou vozíku pro invalidy, potahového vozidla a nemotorového vozidla taženého nebo tlačného pěší osobou, jízdního kola a koloběžky, pokud nejsou schváleny jako druh vozidla motocykl (§ 2 písm. a) ZPOPV).

Je zajímavé, že toto řešení je odlišné např. od německé úpravy, kde je tato povinnost uložena právě provozovateli.<sup>303</sup> S ohledem na to, že v praxi je však vlastník a provozovatel ve

<sup>299</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2918. Op. cit. sub 9, m. č. 61 a násl.

<sup>300</sup> Srov. KOZIOL, H. *Österreichisches Haftpflichtrecht. Band II. Besonderer Teil.* 2. vydání. Wien: Manzsche Verlags- und Universitätsbuchhandlung, 1984, s. 252.

<sup>301</sup> Srov. SCHAUER, M. Komentář k § 7. Op. cit. sub 235, m. č. 26.

<sup>302</sup> Směrnice 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.

<sup>303</sup> Srov. § 1 PflVG.

většině případů identická osoba a že pro poškozeného hraje roli osoba pojištěného (viz níže) a nikoliv pojistitele, považují obě řešení za přijatelná. Přesvědčivější se mi však zdá německý přístup, protože ukládá povinnost pojištění odpovědné osobě (viz 4.2.1.4).

Velice důležité pro ochranu poškozených je vymezení okruhu pojištěných osob. V české úpravě je pojištěným každá osoba, která je povinna nahradit újmu způsobenou provozem vozidla uvedeného v pojistné smlouvě (§ 6 odst. 1 ZPOPV). Pro srovnání v německém právu je pojištěným pojistník (tedy provozovatel), vlastník a řidič vozidla.<sup>304</sup> S ohledem na ochranu třetích osob je z mého pohledu ideálnější širší vymezení okruhu pojištěných osob, jak je stanovuje česká úprava. Obdobně i rakouské právo stanoví, že pojištěným je nejen vlastník a provozovatel, ale i osoby, které jsou činné při užívání vozidla se souhlasem provozovatele nebo které jsou vozidlem přepravovány nebo které navigují řidiče.<sup>305</sup>

Důvodem pro vysokou praktickou relevanci tohoto pojištění je rovněž tzv. přímý nárok poškozeného vůči pojistiteli. Dle § 9 odst. 1 ZPOPV má poškozený právo uplatnit svůj nárok přímo u příslušného pojistitele.<sup>306</sup> V praxi tak většinou nedochází ze strany poškozených k uplatňování nároků vůči konkrétním provozovatelům vozidel. To však může hrát nadále roli v případě odepření plnění pojistitele. Za účelem prokázání odpovědnosti provozovatele a práva na pojistné plnění pak poškozený zpravidla žaluje na plnění jak provozovatele, tak pojistitele.

S povinným pojištěním se setkáváme v českém právu i u provozu plavidel a letadel. U plavidel je povinné pojištění stanoveno ne zcela přehledně dle § 19 odst. 1 zákona o vnitrozemské plavbě<sup>307</sup> ve spojení s § 8 vyhlášky o způsobilosti plavidel k provozu na vnitrozemských vodních cestách<sup>308</sup> a § 15 vyhlášky o vedení rejstříku malých plavidel a technické způsobilosti malých plavidel, převozních lodí a plovoucích zařízení k provozu na vodních cestách.<sup>309</sup> V oblasti námořní dopravy se jedná o § 24 odst. 1 písm. l) zákona o námořní plavbě<sup>310</sup> ve spojení s § 4 příslušné prováděcí vyhlášky.<sup>311</sup>

---

<sup>304</sup> Srov. § 1 PflVG.

<sup>305</sup> Srov. § 2 odst. 2 KHVG.

<sup>306</sup> V německém právu obdobně § 115 odst. 1 věta první l č. 1 VVG, v rakouském právu § 26 KHVG.

<sup>307</sup> Zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě.

<sup>308</sup> Vyhláška Ministerstva dopravy č. 223/1995 Sb. o způsobilosti plavidel k provozu na vnitrozemských vodních cestách.

<sup>309</sup> Vyhláška č. 334/2015 Sb., o vedení rejstříku malých plavidel a technické způsobilosti malých plavidel, převozních lodí a plovoucích zařízení k provozu na vodních cestách.

<sup>310</sup> Zákon č. 61/2000 Sb., o námořní plavbě.

<sup>311</sup> Vyhláška č. 327/2011 Sb., o údajích poskytovaných v souvislosti s provozem lodě a ve zprávách a oznámeních o námořní nehodě nebo mimořádné události, o minimální výši sjednaného pojištění za škody z provozu lodě a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 278/2000 Sb., o námořním rejstříku a dokladech námořních plavidel. Srov. rovněž příslušnou směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2009/20/ES ze dne 23. dubna 2009 o pojištění majitelů lodí pro námořní nároky.

U letadel je povinnost pojištění stanovena v čl. 4 příslušného nařízení Evropské unie<sup>312</sup> a § 12 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví<sup>313</sup> ve spojení s § 31 příslušné prováděcí vyhlášky.<sup>314</sup>

#### 4.2.1.12 Kritické shrnutí

Odpovědnost za provoz dopravních prostředků se dělí na odpovědnost za provoz vozidla, letadla a plavidla. České stejně jako německé a rakouské právo ukládá provozovateli vozidla a letadla objektivní odpovědnost. Ve zmíněných inspiračních zdrojích ale není dána objektivní odpovědnost provozovatele plavidla.

V rámci českého práva však není stanovena objektivní odpovědnost provozovatele jakéhokoli plavidla, ale pouze takového, které není poháněno lidskou silou, tedy zejména motorových lodí a člunů. Z mého pohledu jde o dopravní prostředky, které jsou srovnatelně nebezpečné pro okolí jako běžná motorová vozidla, a proto se mi zdá v tomto ohledu český přístup rozumný. To podporuje i to, že se pohybují na hladině vody nebo pod její hladinou, což snižuje jejich ovladatelnost.

V praxi je bezesporu s ohledem na počet dopravních nehod nejvíce relevantní odpovědnost za provoz vozidel. Některá problematická místa českého přístupu a rozdíly oproti inspiračním zdrojům byly zmíněny již výše. Na tomto místě budou shrnuty a kriticky hodnoceny pouze ty nejzásadnější.

Za nejvíce problematické místo české koncepce odpovědnosti za provoz vozidel považuji právě samotný pojem vozidla pro účely uložení objektivní odpovědnosti. Zatímco v rámci inspiračních zdrojů je vozidlo relativně konkrétně definováno v příslušných veřejnoprávních předpisech (německý StVG, rakouský EKHG ve spojení s KFG), český zákonodárce se spokojil v rámci občanského zákoníku s definicí, která pouze vymezuje, že se má jednat o vozidlo, které není poháněno lidskou silou. V případě použití více pohonů (např. lidská síla kombinovaná s pomocným motorem) by pak mělo záležet na převažujícím způsobu pohonu.

Skutečnost, že definice vozidla je v českém právu obsažena v občanském zákoníku a není přitom odkázáno na veřejnoprávní předpisy, které upravují i další podmínky provozu těchto vozidel, lze kritizovat z hlediska systematiky a přehlednosti právního řádu, ale není to sám o sobě zásadní problém.

---

<sup>312</sup> Nařízení Rady 785/2004 o požadavcích na pojištění u leteckých dopravců a provozovatelů.

<sup>313</sup> Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví.

<sup>314</sup> Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 108/1997 Sb., kterou se provádí zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví.

Takový problém představuje dle mého soudu však sama definice dopravního prostředku, resp. vozidla v občanském zákoníku, která za něj považuje bez výjimky jakékoli motorové vozidlo bez ohledu na kritérium rychlosti. To znamená, že i invalidní vozík nebo elektrokoloběžka s omezením rychlosti např. do 10 km/h jsou v tomto smyslu vozidly, za jejichž provoz je ukládána jejich provozovateli objektivní odpovědnost.

Tento přístup z mého pohledu ale není v souladu se zvýšeným nebezpečím jako důvodem pro ukládání objektivní odpovědnosti (viz 3.2). Z mého pohledu by provoz zejména motorových dopravních prostředků měl být regulován prostřednictvím objektivní odpovědnosti především s ohledem na to, zda mohou dosahovat značné rychlosti. U méně nebezpečných motorových dopravních prostředků, které jsou ve vztahu k jejich nebezpečnosti obdobné např. jízdním kolům nebo chodcům, by proto měla být dle mého názoru aplikována teleologická redukce předmětného ustanovení o objektivní odpovědnosti jejich provozovatelů. To samé platí i o méně nebezpečných dopravních prostředcích bez motorového pohonu, u kterých není převažujícím pohonem lidská síla, ale např. zvířecí síla nebo gravitace.

Dále je velmi relevantní v rámci této odpovědnosti formulace liberačního důvodu, neboť i ten výrazně ovlivňuje dovození povinnosti provozovatele nahradit škodu. V porovnání s německým právem liberační důvod neobsahuje předpoklad mimořádnosti. Proto i běžná situace jako např. vběhnutí běžného zvířete do vozovky může v českém právu představovat liberační důvod, což může být oprávněně kritizováno. Jak navrhuje část české teorie, s ohledem na častost a závažnost dopravních nehod se mi zdá jako vhodné řešení liberační důvod u tohoto druhu odpovědnosti zcela odstranit a ponechat pouze předpoklad způsobení škody zvláštní povahou provozu.

## **4.2.2 Odpovědnost za zvlášť nebezpečný provoz**

### **4.2.2.1 Zvláštní nebezpečnost a předpoklady**

V obecné části bylo dovozeno, že objektivní odpovědnost by měla být uložena v těch případech, ve kterých nelze zabránit vzniku závažné škody ani při vynaložení náležité péče. V oblasti provozů občanský zákoník tento přístup přebírá téměř identicky: *„Kdo provozuje závod nebo jiné zařízení zvláště nebezpečné, nahradí škodu způsobenou zdrojem zvýšeného nebezpečí; provoz je zvlášť nebezpečný, nelze-li předem rozumně vyloučit možnost vzniku závažné škody ani*

při vynaložení řádné péče.“<sup>315</sup> U těchto provozů jejich nebezpečnost spočívá především v závažnosti jejich vlivů na své okolí.<sup>316</sup>

Zákon má na mysli zejména tovární provozy.<sup>317</sup> Předmětnou skutkovou podstatu lze ovšem na jedné straně vztáhnout i na jiné provozy a na straně druhé nikoliv každý tovární provoz naplní znaky zvláštní nebezpečnosti.

Tato odpovědnost vyžaduje splnění následujících základních předpokladů: (1) zvlášť nebezpečný provoz jako zdroj nebezpečí, (2) způsobení škody v důsledku zvláštní nebezpečnosti provozu, (3) provozovatel jako odpovědná osoba a (4) vznik škody.

Pokud se zaměříme na inspirační zdroje, PETL obsahují pouze generální skutkovou podstatu objektivní odpovědnosti, která je však ve svém východisku velmi podobná (viz 3.2.1). DCFR v obecné rovině odpovědnost za nebezpečné provozy neupravuje. Určitou část nebezpečných provozů však pokrývá v rámci odpovědnosti za nebezpečné látky a emise,<sup>318</sup> která však míří spíše na odpovědnost za škody na životním prostředí.<sup>319</sup>

V rámci německého nebo rakouského práva rovněž nelze najít úpravu, která by se s úpravou v českém právu v podstatných ohledech shodovala. Právní úprava odpovědnosti za nebezpečné provozy je v těchto právních řádech rozdělena do velkého množství právních předpisů.<sup>320</sup> Určitou podobnost a možnost inspirace (avšak ve vztahu k vymezeným provozům velmi omezenou) představuje v německém právu např. ustanovení § 2 HaftpflG.<sup>321</sup>

#### 4.2.2.2 Zvlášť nebezpečný provoz

Pojem provozu je vykládán široce jako provozní – hospodářská činnost v podobě provozu závodu nebo zařízení, která vykazuje přiměřenou kontinuitu a plánovitost.<sup>322</sup> Závodem se přitom rozumí organizovaný soubor jmen, který podnikatel vytvořil a který z jeho vůle slouží k

<sup>315</sup> Ustanovení § 2925 odst. 1 první věta OZ.

<sup>316</sup> Srov. VON BAR, C., CLIVE, E. Op. cit. sub 2, s. 3541. „Strict liability is not envisaged for every kind of substance or emission, but only for those which, viewed in the abstract, inherently pose a high risk for the environment.“

<sup>317</sup> Srov. § 2925 odst. 3 OZ.

<sup>318</sup> VI. – 3:206: Accountability for damage caused by dangerous substances or emissions.

<sup>319</sup> Srov. VON BAR, C., CLIVE, E. Op. cit. sub 2, s. 3538.

<sup>320</sup> Srov. KOCH, B., KOZIOL, H. Op. cit. sub 227, s. 16-19. Srov. FEDTKE, J., MAGNUS, U. Op. cit. sub 227, s. 154-155.

<sup>321</sup> Srov. § 2 odst. 1 HaftPflG: „Wird durch die Wirkungen von Elektrizität, Gasen, Dämpfen oder Flüssigkeiten, die von einer Stromleitungs- oder Rohrleitungsanlage oder einer Anlage zur Abgabe der bezeichneten Energien oder Stoffe ausgehen, ein Mensch getötet, der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Inhaber der Anlage verpflichtet, den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen. Das gleiche gilt, wenn der Schaden, ohne auf den Wirkungen der Elektrizität, der Gase, Dämpfe oder Flüssigkeiten zu beruhen, auf das Vorhandensein einer solchen Anlage zurückzuführen ist, es sei denn, daß sich diese zur Zeit der Schadensverursachung in ordnungsmäßigem Zustand befand. Ordnungsmäßig ist eine Anlage, solange sie den anerkannten Regeln der Technik entspricht und unversehrt ist.“

<sup>322</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2925. Op. cit. sub 9, m. č. 44-45.



provozování jeho činnosti (§ 502 OZ). Zařízení lze pak vymezit jako přístroj, nástroj nebo obdobný předmět či technický systém nebo technologický celek určený k nějaké funkci – např. sklad.<sup>323</sup>

Aby byl škůdce za provoz odpovědný v rámci objektivní odpovědnosti, musí se však jednat o zvlášť nebezpečný provoz. Ten je dle příslušné skutkové podstaty dán tehdy, pokud nelze předem rozumně vyloučit možnost vzniku závažné škody ani při vynaložení řádné péče.

Zde je možné převzít závěry z obecné části ohledně důvodů objektivní odpovědnosti a dovodit, že závažnost škody může být dána nejen velkým rozsahem škody, ale také zásahem do důležitých zájmů poškozeného (zejména život a tělesná integrita).<sup>324</sup> Výraz „*ani při vynaložení náležité péče*“ lze zrcadlově vyjádřit jako absenci nedbalosti škůdce, tedy že (závažné) škodě nemohlo být zabráněno ani tehdy, pokud by škůdce nejednal nedbale.<sup>325</sup> Toto kritérium je samozřejmě velmi obecné, a proto je třeba, aby konkrétní případy zvlášť nebezpečných provozů byly dovozeny v soudní praxi.

Zákon však u dovození přísné odpovědnosti pomáhá vyvratitelnou domněnkou v ustanovení § 2925 odst. 3 OZ: „*Má se za to, že provoz je zvláště nebezpečný, pokud se provozuje továrním způsobem nebo pokud se při něm výbušná nebo podobně nebezpečná látka používá nebo se s ní nakládá.*“

Melzer jako kritéria pro splnění podmínek továrního provozu uvádí zejména vysokou míru organizovanosti, užívání průmyslových výrobních metod, značný rozsah výroby, výrobu nebo zpracování movitých předmětů (či ovladatelných přírodních sil), soustředění výroby v určitém místě a to, že se osobní činnost podnikatele soustředí spíše do organizace práce nebo obchodní oblasti.<sup>326</sup> Typickým příkladem továrního provozu je např. elektrárna. Sám provoz rozvodné sítě (např. distribuční soustavy) však povahu továrního provozu nemá.<sup>327</sup> Pod pojem výbušné nebo podobně nebezpečné látky lze podřadit zejména pyrotechnické výrobky, munici či různé jiné nebezpečné chemické látky.<sup>328</sup>

#### **4.2.2.3 Způsobení škody v důsledku zvláštní nebezpečnosti provozu**

Obdobně jako u odpovědnosti za dopravní prostředky je nutné dospět k závěru, že se při vzniku škody realizovalo právě to zvýšené nebezpečí, které je spojeno se zvlášť nebezpečným provozem. U těchto provozů jejich nebezpečnost spatřuji především v závažnosti a nevratnosti jejich vlivů na své okolí.

---

<sup>323</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2925. Op. cit. sub 9, m. č. 51.

<sup>324</sup> Srov. KOCH, B. Op. cit. sub 3, s. 106.

<sup>325</sup> Odlišně MELZER, F. Komentář k § 2925. Op. cit. sub 9, m. č. 63.

<sup>326</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2925. Op. cit. sub 9, m. č. 113 a násl.

<sup>327</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2925. Op. cit. sub 9, m. č. 125.

<sup>328</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2925. Op. cit. sub 9, m. č. 132-133.

Příkladem z české soudní praxe může být vznik škody v důsledku požáru uskladněných hořlavých látek, u kterého Nejvyšší soud dovodil, že „[...] Již samotná okolnost skladování významného množství hořlavých látek v prostorách, kde je zároveň umístěn zdroj ohně (svářečská souprava), totiž vykazuje rysy potenciální nebezpečnosti, proto bez ohledu na to, co vyvolalo stav, kdy se skutečně nebezpečný charakter těchto látek projevil, je třeba zničení věci uskladněné ve skladu hořlavin považovat za škodu způsobenou zvláštní povahou nebezpečného provozu.“<sup>329</sup> Trefný příklad uvádí komentář PETL, který odlišuje situaci, kdy dojde k explozi výbušnin ve skladu, od situace, kdy zaměstnanec upustí krabici s výbušninami na kolemdoucího a zraní ho, avšak nikoli v důsledku výbuchu, ale těžké váhy této krabice. Ve druhé situaci se nejedná o realizaci rizika, před kterým má chránit tato skutková podstata.<sup>330</sup>

V některých případech může ovšem dojít k tomu, že není zcela zřejmé, zda zvýšené nebezpečí a škodu způsobila pouze provozní činnost provozovatele. V takovém případě je možné použít pravidlo v § 2925 odst. 2 OZ: „Je-li z okolností zřejmé, že provoz významně zvýšil nebezpečí vzniku škody, ačkoli lze důvodně poukázat i na jiné možné příčiny, soud zaváže provozovatele k náhradě škody v rozsahu, který odpovídá pravděpodobnosti způsobení škody provozem.“ Toto řešení se v teorii označuje jako tzv. potencionální kauzalita.<sup>331</sup> Účelem tohoto pravidla je především ochrana poškozeného v situacích informačního deficitu v době moderních technologií, neboť zejména v oblasti nebezpečných provozů jsou otázky přičitatelnosti či kauzality natolik složité, že požadovat její jednoznačné prokázání není spravedlivé.

#### 4.2.2.4 Odpovědná osoba

Objektivní odpovědnost by měla být ukládána osobě, která má faktickou kontrolu nad danou nebezpečnou aktivitou a užítky z této aktivity (viz 3.5). Provozovatelem je zde v souladu s tímto závěrem osoba, která nikoli jen přechodně provozuje závod nebo jiné zařízení na vlastní účet a nebezpečí a fakticky s ním disponuje. Ohledně konkrétnějšího vymezení těchto znaků lze z důvodu podobnosti odkázat na výklad u provozovatele dopravního prostředku (viz 4.2.1.4).<sup>332</sup>

#### 4.2.2.5 Škoda

Předmětné ustanovení předpokládá škodu nijak nespecifikuje, a proto se uplatní obecná ustanovení ke způsobu a rozsahu náhrady škody. Za určitých předpokladů není vyloučena ani

<sup>329</sup> Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 28. 3. 2019, sp. zn. 25 Cdo 5588/2017.

<sup>330</sup> Srov. KOCH, B. Op. cit. sub 3, s. 106.

<sup>331</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2925. Op. cit. sub 9, m. č. 145.

<sup>332</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2925. Op. cit. sub 9, m. č. 185 a násl.

náhrada nemajetkové újmy.<sup>333</sup> Naopak je třeba dovodit, že tento druh odpovědnosti nemá chránit před vznikem čisté majetkové újmy.<sup>334</sup>

#### 4.2.2.6 Liberační důvod

Ani odpovědnost za zvlášť nebezpečný provoz není absolutní. Provozovatel se může povinnosti nahradit škodu zprostit, pokud prokáže, že škodu způsobila zvnějšku vyšší moc nebo že ji způsobilo vlastní jednání poškozeného nebo neodvratitelné jednání třetí osoby (§ 2925 odst. 1 druhá věta OZ).

Vyšší moc je třeba vykládat jako vnější okolnost mimo sféru odpovědné osoby a poškozeného. Zároveň je však třeba, aby aplikací zprošťujícího důvodu nebyl zcela popřen důvod pro uložení objektivní odpovědnosti spočívající ve zvláštním nebezpečí činnosti, kterou provozuje odpovědná osoba (viz 3.4). Trefně na to poukazuje rovněž komentář k DCFR: „[...] *it is always necessary to assess whether it was really an external risk which materialised or whether, despite the influence of, for example, adverse weather conditions, it was in truth a risk on account of which the present Article envisages strict liability.*“<sup>335</sup> Proto je vyšší mocí pouze mimořádná neodvratitelná okolnost, která nesouvisí s provozem, jako např. zemětřesení v oblasti, ve které žádné zemětřesení předtím nenastalo. V české teorii se lze setkat s pojmem vyšší moci jako neodvratitelné náhody.<sup>336</sup> Vzhledem k nebezpečnosti uvedeného provozu by měla být ovšem možnost zproštění vykládána spíše restriktivně.

Rovněž neodvratitelné jednání třetí osoby představuje okolnost mimo sféru odpovědné osoby a poškozeného. Je tak postaveno najisto, že pokud škoda vznikne např. v důsledku teroristického útoku, má provozovatel možnost se odpovědnosti zprostit. Na tomto místě lze opět odkázat na výše uvedené rozhodnutí Nejvyššího soudu ke vzniku škody v důsledku požáru uskladněných hořlavých látek, který byl dle zjištěného skutkového stavu vyvolán třetí osobou – neznámým pachatelem.

Nejvyšší soud sice dovodil, že škoda byla způsobena v důsledku zvláštní nebezpečnosti provozu, ale věc vrátil nižší instanci i s ohledem na přezkum možnosti zproštění se odpovědnosti.<sup>337</sup> I přesto, že rozhodnutí bylo posuzováno dle předchozí právní úpravy, mám za to, že v případě posouzení dle účinné úpravy by měl být důvod zproštění dán. Upozorňuji však na to,

<sup>333</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2925. Op. cit. sub 9, m. č. 182.

<sup>334</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2925. Op. cit. sub 9, m. č. 141.

<sup>335</sup> Srov. VON BAR, C., CLIVE, E. Op. cit. sub 2, s. 3543.

<sup>336</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2925. Op. cit. sub 9, m. č. 215.

<sup>337</sup> Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 28. 3. 2019, sp. zn. 25 Cdo 5588/2017. „*Okolnost, že projeví se účinek naplňující intenzitu zvláštní nebezpečnosti byl iniciován protiprávním jednáním jiné osoby, vyšší mocí či jinými okolnostmi, nemá na právní kvalifikaci nároku vliv, nicméně může založit liberační důvod, pokud s ním zákon počítá.*“

že lze rovněž přesvědčivě argumentovat již pro závěr, že taková škoda nevznikla (převážně) v důsledku nebezpečnosti provozu. V této souvislosti lze zmínit argumentaci německého Spolkového soudního dvora v případě, kdy řádně zaparkované vozidlo zapálila třetí osoba. Dle soudu samotná okolnost, že motorová vozidla kvůli palivu ve vozidle nebo použitých materiálu snadněji hoří, k dovození odpovědnosti provozovatele nepostačuje (viz 4.2.1.3).<sup>338</sup>

Poslední důvod zproštění představuje vlastní jednání poškozeného. Zde lze odkázat na výklad ke spoluzpůsobení škody, které se uplatní i v rámci objektivní odpovědnosti, a tento liberační důvod by měl být vykládán ve stejném smyslu (viz 3.7).

Mám však za to, že i u provozu zvláště nebezpečného lze přesvědčivě argumentovat s ohledem na závažnost možných škod, aby byly liberační důvody u tohoto druhu odpovědnosti zcela odstraněny a ponechán pouze předpoklad způsobení škody zvláštní nebezpečností provozu. Tento závěr podporuje i uvedené rozhodnutí Nejvyššího soudu ke vzniku škody v důsledku požáru uskladněných hořlavých látek založeného třetí osobou. Soud v něm na jedné straně akcentuje nebezpečnost provozu, ale na druhé straně otevírá možnost zproštění se odpovědnosti s odkazem na jednání třetí osoby jako na příčinu škody, čímž však de facto dle mého soudu nebezpečnost provozu opět popírá. Spravedlivé řešení obdobných případů by de lege ferenda mohlo spočívat právě i v aplikaci výše uvedeného ustanovení o potenciální kauzalitě. Provozovatel by tak odpovídal v rozsahu, který odpovídá pravděpodobnosti způsobení škody provozem.

#### **4.2.2.7 Kritické shrnutí**

S ohledem na to, že vymezení zvláště nebezpečného provozu (provoz je zvláště nebezpečný, nelze-li předem rozumně vyloučit možnost vzniku závažné škody ani při vynaložení řádné péče) v podstatných ohledech koresponduje s důvodem pro uložení objektivní odpovědnosti, lze danou úpravu odpovědnosti za zvláště nebezpečné provozy považovat v zásadě za ideální.

Určitou nevýhodu představuje její vysoká obecnost, kvůli níž u dovozování konkrétních provozů a přesvědčivosti takových závěrů velmi záleží na kvalitě soudního rozhodování.

V rámci důvodů pro zproštění odpovědnosti lze de lege ferenda s ohledem na závažnost možných škod doporučit, aby byly liberační důvody u tohoto druhu odpovědnosti zcela odstraněny a ponechán pouze předpoklad způsobení škody zvláštní nebezpečností provozu.

---

<sup>338</sup> Rozhodnutí Spolkového soudního dvora BGH NJW-RR 2008, 764.

### 4.2.3 Odpovědnost za výrobek

#### 4.2.3.1 Zvláštní nebezpečnost a předpoklady

Za přísnou objektivní odpovědnost je většinou považována i odpovědnost za vadný výrobek. Pokud je však stejně jako v jiných zde analyzovaných případech na začátku položena otázka, k jakému zvláštnímu nebezpečí se tato odpovědnost vztahuje, vyvstávají v tomto směru problémy.

Obecné východisko lze nalézt ve směrnici o odpovědnosti za vadné výrobky,<sup>339</sup> která je implementována do národních úprav členských států Evropské unie: „[...] odpovědnost bez zavinění na straně výrobce je jediným prostředkem, jak přiměřeně řešit problém charakteristický pro vzrůstající technizaci naší doby, tj. spravedlivé rozdělení rizik spojených s moderní technologickou výrobou [...]“.<sup>340</sup>

Při bližším pohledu nelze ale rozhodně tvrdit, že každý takový vadný výrobek vykazuje znaky zvláštního nebezpečí, které je důvodem pro uložení objektivní odpovědnosti. Příkladů z praktického života lze najít mnoho. Určitě nelze stejnou měrou posuzovat běžné vady např. tužky nebo oblečení s podstatnými vadami elektrických spotřebičů či motorových vozidel, které jsou schopny člověku způsobit závažné a nevratné škody.

Již v obecné části však bylo naznačeno (viz 3.3.6), že se v případě odpovědnosti za vadný výrobek při bližším pohledu jedná spíše o subjektivní odpovědnost. Jejím předpokladem sice není nedbalost škůdce, avšak tuto nedbalost lze spatřovat právě v definici vadného výrobku. Podívejme se touto optikou na příslušné skutkové podstaty a definice vady výrobku.

V českém právu je základní normou ustanovení § 2939 OZ: „Škodu způsobenou vadou movité věci určené k uvedení na trh jako výrobek za účelem prodeje, nájmu nebo jiného použití nahradí ten, kdo výrobek nebo jeho součást vyrobil, vytěžil, vypěstoval nebo jinak získal, a společně a nerozdílně s ním i ten, kdo výrobek nebo jeho část označil svým jménem, ochrannou známkou nebo jiným způsobem.“ Toto ustanovení předpokládá nedbalost výrobce neobsahuje. Jeho struktura proto vede k závěru, že jde o koncepci objektivní odpovědnosti. Toto ustanovení vychází z příslušné směrnice o odpovědnosti za vadné výrobky, která v čl. 1 rovněž uvádí: „Výrobce je odpovědný za škodu způsobenou vadou jeho výrobku.“

Nicméně co se rozumí pod pojmem vady výrobku? Dle ustanovení § 2941 OZ je výrobek vadný, „není-li tak bezpečný, jak to od něho lze rozumně očekávat se zřetelem ke všem okolnostem, zejména ke způsobu, jakým je výrobek na trh uveden nebo nabízen, k předpokládanému účelu,

---

<sup>339</sup> Směrnice rady 85/374/EHS ze dne 25. července 1985 o sblížení právních a správních předpisů členských států týkajících se odpovědnosti za vadné výrobky.

<sup>340</sup> Recitály směrnice.

*jemuž má výrobek sloužit, jakož i s přihlédnutím k době, kdy byl výrobek uveden na trh.“* Dle čl. 6 odst. 1 směrnice rovněž platí, že „výrobek je vadný, neposkytuje-li bezpečnost, kterou je osoba oprávněná očekávat [...]“.

Z takto formulované vady výrobku však lze de facto usuzovat i na nedbalost výrobce. A to na základě argumentu, že pokud by si výrobce počínal náležitě opatrně, výrobek by byl právě alespoň tak bezpečný, jak to od něho lze rozumně očekávat.<sup>341</sup>

I přesto je však možné v některých ohledech odpovědnost za výrobek považovat za objektivní. A to na jedné straně ve vztahu k odpovědným osobám mimo výrobce, které na výrobu produktu nemají žádný vliv a jejichž opatrnost je tak zásadně irelevantní. Jedná se především o výše uvedenou osobu, která výrobek nebo jeho část označila svým jménem, ochrannou známkou nebo jiným způsobem (tzv. kvazivýrobce) nebo ve smyslu § 2939 odst. 2 OZ i o osobu, která výrobek dovezla za účelem jeho uvedení na trh v rámci svého podnikání (dovozce), nebo v neposlední řadě ve smyslu § 2940 OZ za tam uvedených předpokladů i o pouhého dodavatele.<sup>342</sup> Na druhé straně nese sám výrobce odpovědnost i za nepředvídatelné vady konkrétního výrobku v sériové výrobě i přesto, že standardní výrobek takové série je běžně bezpečný (tzv. výrobní vada, blíže viz níže 4.2.3.3), a v tomto ohledu lze považovat jeho odpovědnost rovněž za objektivní.

S ohledem na to lze dospět k závěru, že odpovědnost za výrobek je zvláštní koncepcí obsahující prvky subjektivní i objektivní odpovědnosti, přičemž charakter subjektivní odpovědnosti převažuje.<sup>343</sup> To však ještě nic nevyovídá o tom, zda je zde tato koncepce odpovědnosti zvolena správně. Již výše byla v tomto směru vyjádřena pochybnost, která bude blíže analyzována u předpokladu vady výrobku v navazující části.

Co se týče zde analyzovaných inspiračních zdrojů, německé i rakouské právo upravují odpovědnost za výrobek a implementují výše uvedenou směrnici prostřednictvím zvláštního zákona.<sup>344</sup> Tak tomu bylo i v českém právu do přijetí OZ.<sup>345</sup> PETL z důvodu své generální klauzule pro objektivní odpovědnost (viz 3.2.1) tuto odpovědnost výslovně neupravují. DCFR naopak zvolil cestu relativně podrobné úpravy vycházející z příslušné směrnice.<sup>346</sup> Vzhledem k tomu, že všechny inspirační zdroje vycházejí z příslušné směrnice, jsou jejich úpravy velice podobné, avšak

---

<sup>341</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k ProdHaftG – Einleitung. Op. cit. sub 6, m. č. 18. Srov. TICHÝ, L., HRÁDEK, J. Op. cit. sub 10, m. č. 658. Srov. KÖTZ, H., WAGNER, G. Op. cit. sub 5, s. 250.

<sup>342</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k ProdHaftG – Einleitung. Op. cit. sub 6, m. č. 21.

<sup>343</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k ProdHaftG – Einleitung. Op. cit. sub 6, m. č. 21. Srov. TICHÝ, L., HRÁDEK, J. Op. cit. sub 10, m. č. 658.

<sup>344</sup> Německý Gesetz über die Haftung für fehlerhafte Produkte (Produkthaftungsgesetz – ProdHaftG). Rakouský Bundesgesetz vom 21. Jänner 1988 über die Haftung für ein fehlerhaftes Produkt (Produkthaftungsgesetz).

<sup>345</sup> Srov. zákon č. 59/1998 Sb., o odpovědnosti za škodu způsobenou vadou výrobku.

<sup>346</sup> Čl. VI. – 3:204 DCFR.

nikoliv identické. Proto je rovněž účelné v případě výkladových potíží úpravu v inspiračních zdrojích zohledňovat.

Tato odpovědnost vyžaduje splnění následujících základních předpokladů: (1) vadný výrobek jako zdroj nebezpečí, (2) způsobení škody v příčinné souvislosti s vadou výrobku, (3) odpovědná osoba a (4) vznik škody.

Ohledně vztahu národních úprav a směrnice je třeba dle judikatury dovodit, že se jedná o tzv. úplnou harmonizaci. Pokud to směrnice výslovně neumožňuje, není proto možné se od její úpravy odchylovat, a to jak ve prospěch výrobce, tak i ve prospěch spotřebitele.<sup>347</sup>

#### 4.2.3.2 Výrobek

Jako první musí být zdůrazněno, že pojmy výrobek a vada je třeba vykládat autonomně v souladu s příslušnou směrnicí.<sup>348</sup> Nelze proto použít primárně jejich výklad v kontextu českého práva. Dle čl. 2 směrnice v novelizovaném znění jsou výrobkem „*všechny movité věci, také tehdy, jsou-li zabudovány do jiné movité věci nebo do nemovitosti. ‚Výrobek‘ zahrnuje i elektřinu.*“<sup>349</sup> Takto je tedy třeba interpretovat i pojem výrobku v ustanovení § 2939 OZ.

V první řadě je třeba omezit pojem věci pouze na věci hmotné. Široké pojetí věci v českém právu, kdy movitá věc může být i věc nehmotná (srov. § 498 odst. 2 OZ) jako např. know-how nebo ochranná známka, není v tomto ohledu aplikovatelné.

I přesto se jedná o velmi široké vymezení, neboť velikost věci není rozhodující. Do kategorie výrobku tak spadají např. i nanočástice.<sup>350</sup> Za výrobek lze považovat dále i zvířata, a to včetně mikroorganismů, jako jsou bakterie nebo viry.<sup>351</sup>

Směrnice výslovně zmiňuje elektřinu, protože v některých právních řádech členských států jako např. v německém právu není za věc považována. V českém právu je však s ovladatelnými přírodními silami nakládáno jako s hmotnými věcmi (§ 497 OZ). Proto je s ohledem na tento přístup úprava směrnice nadbytečná. Za vadnou elektřinu však obecně nemůže být považován její

---

<sup>347</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k ProdHaftG – Einleitung. Op. cit. sub 6, m. č. 3. Opačně však ohledně úpravy ve vztahu ke spotřebiteli srov. TICHÝ, L., HRÁDEK, J. Op. cit. sub 10, m. č. 706. „*Tato legislativní nepravdivost svědčí prospěchu slabší strany – spotřebitele v souladu s hlavním účelem směrnice. Při aplikaci české úpravy není proto zapotřebí provádět na rozdíl od předchozích případů nesprávné transpozice žádné úpravy.*“

<sup>348</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k ProdHaftG – Einleitung. Op. cit. sub 6, m. č. 9, 11. Srov. TICHÝ, L., HRÁDEK, J. Op. cit. sub 10, m. č. 659.

<sup>349</sup> Ustanovení bylo změněno směrnicí Evropského parlamentu a Rady 1999/34/ES ze dne 10. května 1999, kterou se mění směrnice Rady 85/374/EHS o sblížení právních a správních předpisů členských států týkajících se odpovědnosti za vadné výrobky. Původní znění ustanovení bylo následující: „*Pro účely této směrnice se „výrobkem“ rozumějí všechny movité věci kromě prvotních zemědělských produktů a produktů lovu, také tehdy, jsou-li zabudovány do jiné movité věci nebo do nemovitosti. „Prvotními zemědělskými produkty“ se rozumějí produkty pěstování, chovatelství a rybníkářství, kromě produktů, které prošly počátečním zpracováním. „Výrobek“ zahrnuje i elektřinu.*“

<sup>350</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 2 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 3.

<sup>351</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 2 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 4.

výpadek, nýbrž pouze vadná kvalita.<sup>352</sup> To samé se uplatní ve vztahu k ostatním energiím jako jsou voda, teplo, plyn apod. Podmínkou je však vždy i jejich ovladatelnost.

Naopak důležitou úpravou obsaženou ve směrnici je rozšíření pojmu výrobku i na věci zabudované do jiné věci, které by bez tohoto pravidla ztratily svůj charakter samostatné movité věci. Účelem této úpravy je možnost uložit povinnost k náhradě škody i výrobcí součástí nebo jiných dílů, které jsou následně zabudovány do jiných výrobků. V tomto ohledu tedy není nutné, aby výrobky byly věcmi v právním smyslu.<sup>353</sup> To samé platí i o implantátech.<sup>354</sup> Mám za to, že i přesto, že lidské orgány (včetně krve) jako části lidského těla nejsou dle českého práva věcmi, třebaže byly od těla odděleny (§ 493 OZ), lze je ve smyslu směrnice za výrobky považovat stejně jako implantáty.<sup>355</sup> V tomto ohledu může být za odpovědnou osobu považována i nemocnice, ve které byla provedena příslušná operace.<sup>356</sup>

Nic také nevylučuje za výrobky považovat i přírodní produkty, které se získávají např. lovem nebo sběrem.<sup>357</sup> Výrobkem může být rovněž i odpad. Avšak u normálního odpadu, který vzniká např. při výrobě, nebude naplněn níže uvedený předpoklad o uvedení výrobku do oběhu.<sup>358</sup> To však neplatí u recyklovaného odpadu, u kterého lze odpovědnost za škodu za splnění dalších předpokladů dovodit.<sup>359</sup>

Na druhé straně není výrobkem služba. Pokud proto dojde ke způsobení škody v rámci poskytnutí služby v důsledku vady věci použité při poskytnutí služby (např. opravy věci), nebude poskytovatel služby odpovědný na základě odpovědnosti za výrobek. To samozřejmě nevylučuje jeho odpovědnost na základě jiných skutkových podstat, např. v rámci smluvní odpovědnosti, ani odpovědnost výrobce takto použitého vadného výrobku.<sup>360</sup>

Problémy představují výsledky tvůrčí činnosti, které nejsou zaznamenány na žádném hmotném nosiči. Pokud nelze dovodit odpovědnost za vadné výsledky tvůrčí činnosti (např. nesprávné informace), není přesvědčivé ani dovodit odpovědnost výrobce nosiče za jeho vadný digitální obsah, pokud byl nosič jako hmotná věc v pořádku.<sup>361</sup> Není tedy rozhodné, zda si uživatel

---

<sup>352</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 2 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 3.

<sup>353</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 2 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 7.

<sup>354</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 2 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 21.

<sup>355</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 2 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 21. Srov. TICHÝ, L., HRÁDEK, J. Op. cit. sub 10, m. č. 667.

<sup>356</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 2 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 21.

<sup>357</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 2 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 11.

<sup>358</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 2 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 22.

<sup>359</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 2 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 23.

<sup>360</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 2 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 4. Srov. HRÁDEK, J. Komentář k § 2939. Op. cit. sub 77, s. 1048.

<sup>361</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 2 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 15. „Vielmehr sind Informationen aus dem Anwendungsbereich der ProdHaft-RL und des ProdHaftG auszunehmen, und zwar unabhängig davon, ob sie in einem Datenträger verkörpert sind oder nicht.“



přečte vadný manuál online nebo v tištěné podobě. To opět neznamená, že nemůže být dána odpovědnost za nesprávné informace na základě jiných skutkových podstat (k odpovědnosti za informaci a radu blíže viz 4.2.4).

Důsledkem závěru uvedeného v předchozím odstavci je i vyloučení odpovědnosti za vadný software.<sup>362</sup> Dle části německé teorie je tento přístup v moderním digitálním světě však neobhajitelný a alespoň ve vztahu k software by měla být odpovědnost výrobce možná.<sup>363</sup> Tento výklad je však v rozporu se zněním směrnice, která jako výjimku uvádí pouze elektřinu, a proto např. Wagner navrhuje rozšířit analogicky působnost směrnice i na software s odůvodněním, že kdyby směrnice byla psána v dnešní době, určitě by byl software vedle elektřiny také uveden.<sup>364</sup> Tento závěr lze považovat za rozumný i s ohledem na budoucí vývoj v oblasti autonomních systémů, v rámci kterého lze očekávat, že odpovědnost za výrobek bude hrát významnější roli než doposud (viz 4.4.2).

Dále je k naplnění předpokladu výrobku v rámci této odpovědnosti třeba, aby byl výrobek určený k uvedení na trh za účelem prodeje, nájmu nebo jiného použití (§ 2939 OZ). Dle příslušného ustanovení směrnice (čl. 3 odst. 2 směrnice)<sup>365</sup> by však měla být tato podmínka posuzována v rámci předpokladu dovozce jako odpovědné osoby (viz níže 4.2.3.5). Proto mám za to, že tento předpoklad je v rozporu s příslušnou směrnicí a jeho splnění není třeba v rámci předpokladu výrobku vyžadovat.<sup>366</sup>

#### 4.2.3.3 Vada výrobku

Vada výrobku je vymezena jako absence bezpečnosti, jak ji lze od výrobku rozumně očekávat (viz výše), a to dle směrnice s přihlédnutím ke všem okolnostem, včetně prezentace výrobku, použití, které lze u výrobku důvodně očekávat, a doby uvedení výrobku do oběhu.<sup>367</sup> Zároveň se přitom výrobek nepokládá za vadný jen z toho důvodu, že je následně uveden do oběhu lepší výrobek.<sup>368</sup>

---

<sup>362</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 2 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 17. Opačně srov. SIMON, P. Komentář k § 2939. Op. cit. sub 9, m. č. 9. Srov. rovněž PAŠEK, M. Komentář k § 2939. Op. cit. sub 77, m. č. 3. „Povahu výrobku má i věc nehmotná (§ 496 odst. 2) jako je software.“

<sup>363</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 2 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 18.

<sup>364</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 2 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 20. „Würde die Richtlinie heute neu geschrieben, würde Software neben elektrischer Energie sicher ausdrücklich erwähnt werden.“ Srov. WAGNER, G. Produkthaftung für autonome Systeme. Archiv für die civilistische Praxis, 2017, č. 217, s. 718. „Im Ergebnis ist somit auch beim Direktvertrieb standardisierter Computerprogramme über Datenleitungen und Drahtlosnetze die Anwendbarkeit der harmonisierten Produkthaftung zu bejahen.“

<sup>365</sup> Čl. 3 odst. 2 směrnice: „Aniž je dotčena odpovědnost výrobce, každá osoba, která v rámci své obchodní činnosti doveze do Společenství výrobek za účelem prodeje, pronájmu, leasingu nebo jakékoliv jiné formy distribuce, se považuje za výrobce ve smyslu této směrnice a je odpovědná jako výrobce.“

<sup>366</sup> Srov. rovněž § 1, § 2 a § 4 německého ProdHaftG a § 1 a § 4 rakouského Produkthaftungsgesetz.

<sup>367</sup> Článek 6 odst. 1 směrnice. Ustanovení § 2941 odst. 1 OZ.

<sup>368</sup> Článek 6 odst. 2 směrnice. Ustanovení § 2941 odst. 2 OZ.

Uvedené kritérium nelze ztotožňovat s pojetím vady ve smluvním právu, kde je často odvislá od smluvních ujednání (např. mezi prodávajícím a kupujícím), ale je třeba ji vymezit objektivně, a to ve vztahu ke všem potenciálním poškozeným.<sup>369</sup> Rozhodující jsou tak oprávněná očekávání nejen uživatelů, ale i třetích osob ve vztahu k bezpečnosti výrobku (*berechtigte Sicherheitserwartungen*).<sup>370</sup> Nicméně v praxi nebudou očekávání třetích osob příliš odlišná od uživatelů výrobků.<sup>371</sup> Potenciální poškození však nemají právo očekávat absolutní bezpečnost, tu nelze v běžném životě zaručit nikdy.<sup>372</sup>

Při určení bezpečnosti je jako kritéria třeba vzít v úvahu zejména pravděpodobnost vzniku škody stejně jako její výši, do jakého právního statku bylo zasaženo a jakou intenzitou.<sup>373</sup> Je vhodné také zvážit i náklady na efektivní preventivní opatření. Je samozřejmě rozdíl, zda poškozený utrpěl škodu na svém zubu v důsledku kousnutí do pecky v koláči nebo závažnou škodu na zdraví v důsledku vadného airbagu ve vozidle.<sup>374</sup> Pokud poškozený disponuje speciálními znalostmi, při jejichž využití by se škodě vyhnul nebo ji alespoň zmírnil, lze jejich opomenutí považovat za spoluzpůsobení škody.<sup>375</sup>

V rámci vad výrobku lze rozlišovat mezi vadami konstrukčními (*Konstruktionsfehler, design defects*), vadami výrobními (*Fabrikationsfehler, manufacturing defects*) a vadami instrukčními nebo-li vadami návodu k použití výrobku (*Instruktionsfehler, warning defects*).<sup>376</sup>

Výrobní vada je dána tehdy, pokud výrobek neodpovídá standardu bezpečnosti, který si stanovil sám výrobce.<sup>377</sup> Pro takový závěr je třeba porovnat vlastnosti produktu, který způsobil škodu, s vlastnostmi běžného produktu dané výrobní série.<sup>378</sup> V tomto ohledu, kdy výrobce nese odpovědnost i za nepředvídatelné vady takového konkrétního výrobku, lze považovat jeho odpovědnost rovněž za objektivní.<sup>379</sup> Opět je nutné ale zdůraznit, že absolutní bezpečnost nelze očekávat a že preventivní opatření musí být posuzována s ohledem na jejich přiměřenost v konkrétním případě.<sup>380</sup>

---

<sup>369</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 3 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 2.

<sup>370</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 3 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 6.

<sup>371</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 3 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 11. „Die konstruktiv fehlerhafte Bremse eines Automobils gefährdet die Insassen genauso wie Passanten [...]“.

<sup>372</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 3 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 7.

<sup>373</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 3 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 7.

<sup>374</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 3 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 7.

<sup>375</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 3 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 10.

<sup>376</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 3 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 36. Srov. TICHÝ, L., HRÁDEK, J. Op. cit. sub 10, m. č. 671 a násl.

<sup>377</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 3 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 37. Srov. KÖTZ, H., WAGNER, G. Op. cit. sub 5, s. 627.

<sup>378</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 3 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 37.

<sup>379</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 3 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 37.

<sup>380</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 3 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 38. Srov. KÖTZ, H., WAGNER, G. Op. cit. sub 5, s. 618.

Konstrukční vada je dána tehdy, pokud výrobce měl možnost a také povinnost zvolit jiný design výrobku, díky němuž by se škodě dalo zabránit.<sup>381</sup> Dovození takové povinnosti by mělo opět odviset od analýzy užitečnosti dodatečných bezpečnostních opatření a jejich nákladů (*risk-utility test*).<sup>382</sup>

Instrukční vada je dána tehdy, pokud je uživatel nedostatečně poučen o způsobu použití výrobku a s tím spojených rizicích.<sup>383</sup> Jde na jedné straně o zcela chybějící informace ze strany výrobce nebo informace nesprávné či neúplné.<sup>384</sup> Rozsah informační povinnosti výrobce by měl být závislý na závažnosti rizik.<sup>385</sup> Přitom ale platí, že výrobce se nezproští odpovědnosti za konstrukční vadu poukazem na to, že o jejím riziku poškozeného dostatečně informoval.<sup>386</sup>

#### 4.2.3.4 Oprávněnost použití objektivní odpovědnosti

Výše uvedené vymezení výrobku a vady naznačuje, že pochybnosti o použití objektivní odpovědnosti na poli odpovědnosti za výrobek jsou přinejmenším zčásti oprávněné. V obecné části bylo dovozeno, že uložení objektivní odpovědnosti má smysl v těch případech, ve kterých nelze zabránit vzniku závažné škody ani při vynaložení náležité péče (viz 3.2.3). V této souvislosti je třeba si klást otázku, zda vadný výrobek ve výše uvedeném smyslu představuje takový zdroj nebezpečí, který by uložení objektivní odpovědnosti výrobce, případně dalších odpovědných osob ospravedlňoval.

Obdobně jako u odpovědnosti za zvířata (viz 4.2.5) se nedomnívám, že lze všechny výrobky posuzovat stejně. Již výše byly uvedeny jako příklad vady tužky nebo oblečení, u kterých si nelze představit, že při jejich běžném užívání dojde k závažným škodám, ať již s ohledem na zásah do významných právních statků (život, zdraví) nebo s ohledem na pravděpodobnost nebo výši možné škody. Naopak např. pro oblast automobilů a jiných dopravních prostředků, které mohou dosahovat značné rychlosti, je i s ohledem na budoucí vývoj (viz 4.4) regulace prostřednictvím objektivní odpovědnosti výrobce žádoucí. Není rovněž dostatečně odůvodněné, proč mají být z této odpovědnosti paušálně vyloučeny nemovité věci.<sup>387</sup>

Z pohledu účelu objektivní odpovědnosti spočívajícím v efektivní regulaci nebezpečných aktivit ve společnosti (viz 3.2) proto není důvod jejím prostřednictvím regulovat výrobu tužek

<sup>381</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 3 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 39. Srov. KÖTZ, H., WAGNER, G. Op. cit. sub 5, s. 620. „*reasonable alternative design*“

<sup>382</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 3 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 39.

<sup>383</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 3 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 41.

<sup>384</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 3 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 41.

<sup>385</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 3 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 42.

<sup>386</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 3 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 43. Srov. KÖTZ, H., WAGNER, G. Op. cit. sub 5, s. 632. „*Niemand darf einen Fernseher in den Verkehr bringen, der bei Erwärmung über 40 °C explodiert, auch nicht mit dem Warnhinweis: »Vorsicht, nicht der Sonne aussetzen.«*“

<sup>387</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 2 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 1.

nebo oblečení. Jako další příklad může sloužit příprava pokrmů i přesto, že příprava nekvalitního pokrmu může způsobit i závažné zdravotní následky. V takových případech může být totiž dostatečná prevence dosažena i prostřednictvím subjektivní odpovědnosti, případně s presumovanou nedbalostí výrobce.

Pokud tento závěr shrneme, pak by měla být objektivní odpovědnost z mého pohledu ukládána jen právě za ty výrobky, které jsou schopné způsobit závažnou škodu i při vynaložení náležité péče odpovědné osoby. Takové vymezení odpovědnosti za výrobek by *de lege ferenda* naplnilo účel objektivní odpovědnosti a bylo by i dostatečně flexibilní tak, aby mohlo reagovat na budoucí vývoj. Bližší specifikace takto nebezpečných výrobků by byla úkolem soudní praxe.

Podle současného stavu se však objektivní odpovědnost vztahuje k (i) výrobcí odpovědnému za výrobní vady a (ii) kvazivýrobcí, dovozci a dodavateli za vady výrobky způsobené výrobcem (viz výše 4.2.3.1) a ve zbytku se jedná o odpovědnost subjektivní. Ani tento stav ovšem není vyhovující, protože v žádném ohledu různorodou nebezpečnost výrobků nezohledňuje.

#### 4.2.3.5 Příčinná souvislost

Mezi vadou výrobku a vznikem škody musí existovat příčinná souvislost. I přesto, že směrnice blíže tento předpoklad nevymezuje, nelze bez dalšího převzít výklad v rámci národní úpravy.<sup>388</sup> Z důvodu prozatímní absence evropské judikatury v tomto směru, je třeba se přidržet rozumného a běžného významu pojmu kauzality.<sup>389</sup>

Mám za to, že po vzoru některých inspiračních zdrojů je třeba nejdříve aplikovat tzv. teorii podmínky. Dle této teorie je příčinná souvislost dána tehdy, pokud byla vada výrobku neodmyslitelnou podmínkou pro vznik škody.<sup>390</sup>

Následně je však třeba zohlednit i tzv. teorii o ochranném účelu normy (*Schutzzweck der Norm*). Podle ní je pro dovození příčinné souvislosti třeba, aby předmětná norma (zde úprava odpovědnosti za výrobek) byla určena k ochraně právě toho konkrétního poškozeného, kterému škoda vznikla, i k uložení povinnosti nahradit škodu konkrétnímu odpovědnému subjektu.<sup>391</sup> To

---

<sup>388</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k ProdHaftG – Einleitung. Op. cit. sub 6, m. č. 10.

<sup>389</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 1 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 19.

<sup>390</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 1 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 19. „*Zwischen dem Fehler des Produkts und der Rechtsgutsverletzung muss demnach zunächst äquivalente Kausalität bestehen; der Fehler muss eine nicht hinwegzudenkende Bedingung für die Rechtsgutsverletzung sein.*“ Srov. TICHÝ, L., HRÁDEK, J. Op. cit. sub 10, m. č. 712. „*Velmi často postačí splnění testu csqn.*“

<sup>391</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 1 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 21. V českém právu obecně k této teorii srov. např. MELZER, F. Úvodní výklad před § 2909. Op. cit. sub 9, m. č. 291 a násl.

ale například nelze dovést v případě, kdy poškozený uživatel i přes nesprávnou informační povinnost výrobce o příslušném nebezpečí výrobku i tak věděl.<sup>392</sup>

#### 4.2.3.6 Odpovědná osoba

Primárně odpovědnou osobou je výrobce. Ten je ve směrnici blíže vymezen jako osoba, která vyrobila konečný výrobek (*Endhersteller*) nebo suroviny (*Grundstoffhersteller*) nebo součásti (*Teilverhersteller*), a dále každá osoba, která uvedením svého názvu, ochranné známky nebo jiného rozlišovacího znaku na výrobku vystupuje jako jeho výrobce – tzv. kvazivýrobce (*Quasi-Hersteller*).<sup>393</sup> České právo dále upřesňuje, že se může jednat i osobu, která výrobek vytěžila, vypěstovala nebo jinak získala.<sup>394</sup>

Pokud je odpovědný výrobce konečného výrobku i např. výrobce jeho části, odpovídají vedle sebe.<sup>395</sup> Tzn. poškozený si může vybrat, proti kterému výrobcovi nárok na náhradu škody uplatní.

Odpovědnost výrobce však nelze rozšiřovat na jeho zaměstnance nebo členy jeho orgánů, pokud je právnickou osobou.<sup>396</sup> Výrobcem je vždy osoba, která jednala na vlastní odpovědnost a účet, přičemž právní forma není rozhodující.<sup>397</sup> V dnešním světě koncernových společností rovněž nelze bez dalšího dovést odpovědnost mateřských společností za jejich koncernové dcery a naopak.<sup>398</sup>

Pokud někdo provede pouze montáž určitého výrobku jiného výrobce, záleží pro dovození jeho odpovědnosti jako výrobce na tom, zda osoba, která provedla montáž měla podstatný vliv na bezpečnost celkového výrobku, nebo zda pouze sledovala pokyny dané výrobcem.<sup>399</sup> Za odpovědné osoby rovněž nelze bez dalšího (blíže k jejich odpovědnosti viz níže) považovat prodejce nebo dodavatele výrobku, kteří výrobek pouze přeproductávají bez žádných úprav majících vliv na jeho bezpečnost.<sup>400</sup> Obdobně to samé platí i o opravářích, pokud poskytují opravu jako službu a výrobek podstatně nemění (viz rovněž 4.2.3.2).<sup>401</sup>

Vedle výrobce může být však odpovědnou osobou i dovozce výrobku (*Importeur*) za účelem jeho uvedení na trh, a to na jakýkoliv trh státu v rámci evropského hospodářského

---

<sup>392</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 1 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 21.

<sup>393</sup> Srov. článek 3 odst. 1 směrnice.

<sup>394</sup> Ustanovení § 2939 odst. 1 OZ.

<sup>395</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 4 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 24.

<sup>396</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 4 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 7.

<sup>397</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 4 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 7.

<sup>398</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 4 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 8.

<sup>399</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 4 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 12.

<sup>400</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 4 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 16-17.

<sup>401</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 4 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 18.

prostoru.<sup>402</sup> Za dovozce v tomto smyslu se nepovažuje přitom osoba dopravce, ale první prodejce se sídlem v rámci evropského hospodářského prostoru.<sup>403</sup> Kromě importu může jít také i o reimport výrobků.<sup>404</sup> A v neposlední řadě nemusí jít vždy jen o dovozce konečného výrobku, ale to samé platí i pro dovozce části produktu nebo pouze suroviny.<sup>405</sup>

Takový dovozce odpovídá s výrobcem společně a nerozdílně.<sup>406</sup> Směrnice dovozce považuje také za výrobce, který odpovídá vedle výrobce v pravém slova smyslu viz výše.<sup>407</sup> Jde však pouze o terminologickou odlišnost, která nemá praktické důsledky. Výrobce a dovozce odpovídají za škodu způsobenou vadou výrobku společně a nerozdílně. U dovozce je však dále třeba ještě naplnit předpoklad, že výrobek dovezl za účelem jeho prodeje, pronájmu, leasingu nebo jakékoliv jiné formy distribuce.<sup>408</sup> V českém právu je tento předpoklad obsažen v rámci vymezení pojmu výrobku (viz 4.2.3.2).

Jako třetí subjekt odpovědný za škodu způsobenou výrobku je každý jeho dodavatel (*Lieferant*), avšak pouze za předpokladu, že výrobce výrobku nebo dovozce nelze určit a pokud do jednoho měsíce poškozenému na jeho žádost nesdělí, kdo je výrobcem nebo kdo mu výrobek dodal (*Vorlieferant*).<sup>409</sup> Totéž platí u dovezeného výrobku, jestliže je znám výrobce, ale nelze určit dovozce a dodavatel poškozenému osobu dovozce nesdělí.<sup>410</sup> Poškozený nemá povinnost sám osobu výrobce nebo dovozce zjišťovat.<sup>411</sup>

Pojem dodavatele je přitom třeba vykládat extenzivně, a tak je dodavatelem v tomto smyslu nejen prodejce, ale např. i pronajímatel, leasingový pronajímatel nebo dárce sledující hospodářský účel.<sup>412</sup>

Dodavatel nemusí vždy uvést výrobce konečného výrobku, poškozenému lze sdělit i osobu kvazivýrobce (viz výše) nebo dovozce. Na druhé straně však nepostačí sdělení výrobce části výrobky nebo suroviny.<sup>413</sup> V případě, že jsou splněny předpoklady pro odpovědnost dodavatele, odpovídá dodavatel jako výrobce, tzn. že se může ze stejných důvodů jako výrobce i odpovědnosti

---

<sup>402</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 4 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 35. Srov. TICHÝ, L., HRÁDEK, J. Op. cit. sub 10, m. č. 696.

<sup>403</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 4 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 38.

<sup>404</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 4 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 38.

<sup>405</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 4 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 38.

<sup>406</sup> Ustanovení § 2939 odst. 2 OZ.

<sup>407</sup> Srov. článek 3 odst. 2 směrnice. „Aniž je dotčena odpovědnost výrobce, každá osoba, která v rámci své obchodní činnosti doveze do Společenství výrobek za účelem prodeje, pronájmu, leasingu nebo jakékoliv jiné formy distribuce, se považuje za výrobce ve smyslu této směrnice a je odpovědná jako výrobce.“

<sup>408</sup> Srov. článek 3 odst. 2 směrnice.

<sup>409</sup> Ustanovení § 2940 odst. 1 OZ, čl. 3 odst. 3 směrnice. Srov. WAGNER, G. Komentář k § 4 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 44.

<sup>410</sup> Ustanovení § 2940 odst. 2 OZ, čl. 3 odst. 3 směrnice.

<sup>411</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 4 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 44.

<sup>412</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 4 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 42.

<sup>413</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 4 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 46.

zprostit. Účelem této úpravy totiž není, aby byl poškozený v lepší pozici než v případě, pokud by byl výrobce znám.<sup>414</sup>

Jaké jsou důvody pro takto širokou koncepci odpovědné osoby? Směrnice v recitálech uvádí, že „*ochrana spotřebitele vyžaduje, aby všichni výrobci zapojení do výrobního procesu nesli odpovědnost, pokud jejich konečný výrobek, součást nebo jakákoliv surovina jimi dodávané jsou vadné; že z téhož důvodu by měla být odpovědnost rozšířena i na dovozce výrobků do Společenství a na osoby, které vystupují jako výrobci připojením svého názvu, ochranné známky nebo jiných rozlišovacích znaků, nebo na toho, kdo dodává výrobek, jehož výrobce nemůže být určen*“.

Obecně vyjádřeno je tedy důvodem adekvátní ochrana poškozeného. Tu lze také vidět v tom, že široké vymezení odpovědné osoby usnadňuje poškozenému identifikaci odpovědné osoby, která může být zejména u technicky složitých výrobků velmi obtížná.<sup>415</sup> Úprava také kvůli zakotvení odpovědnosti dovozce poškozenému odnímá riziko žalovat ve třetích zemích mimo evropský hospodářský prostor.<sup>416</sup>

Ochrana poškozeného však sama o sobě není dostatečně určité kritérium pro určení odpovědné osoby. Dle závěrů v obecné části by odpovědná osoba měla vždy korespondovat s osobou, která má faktickou kontrolu nad danou nebezpečnou aktivitou a/nebo má z této aktivity užitek (viz 3.5).

V tomto ohledu je akceptovatelné, že primárně odpovědnou osobou je právě výrobce, ať už je jím výrobce konečného produktu nebo jeho jednotlivých částí, protože je osobou, která má na svou část výroby rozhodující vliv, aby mohla zajistit dostatečnou bezpečnost výrobku.

To však již zcela neplatí pro kvazivýrobce, dovozce nebo dodavatele, neboť tyto osoby mají, pokud vůbec, na bezpečnost výrobku vliv pouze zanedbatelný. Smysl jejich odpovědnosti lze ale spatřovat v tom, že se jejím prostřednictvím zvyšuje tlak na samotného výrobce, aby se opravdu věnoval dostatečné bezpečnosti výrobku a nesnažil se zbavit se odpovědnosti tím, že se pokusí zahalit do anonymity, tzn. vytvořit situaci, že nebude možné spolehlivě identifikovat osobu, která výrobek vyrobila.<sup>417</sup> Každá osoba v řetězci odpovědných osob je i vzhledem k možným regresním nárokům tak motivována mít informace o tom, od koho výrobek získala. I s ohledem na tyto subjekty má tedy uvedená koncepce odpovědné osoby své přesvědčivé zdůvodnění, a lze ji považovat za víceméně zdařilou.<sup>418</sup>

---

<sup>414</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 4 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 55.

<sup>415</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 4 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 1.

<sup>416</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 4 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 1.

<sup>417</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 4 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 41. Srov. WAGNER, G. Komentář k § 4 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 2.

<sup>418</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 4 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 1. Srov. WAGNER, G. Komentář k § 4 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 48. „*Wegen der bloß subsidiären Natur der Lieferantenhaftung und der fehlenden*

#### 4.2.3.7 Škoda

České právo neomezuje na rozdíl od německé a rakouské úpravy náhradu škody prostřednictvím uvedení výslovných druhů škod.<sup>419</sup> I přesto lze však některá omezení dovodit. Za prvé je třeba dovodit, že se nenahrazuje škoda vzniklá na samotné vadné věci.<sup>420</sup> Dále se nehradí ani čistá majetková újma.<sup>421</sup>

Protože účelem zavedení této odpovědnosti byla dle směrnice i účinná ochrana spotřebitele,<sup>422</sup> z odpovědnosti za výrobek jsou vyloučeny i škody na věci běžně určené a užívané převážně k podnikatelským účelům (§ 2943 OZ, čl. 9 směrnice). Jde přitom o vlastnosti věci samé. To, zda je nebo není sám uživatel spotřebitelem nebo podnikatelem, je irelevantní.<sup>423</sup>

Dále česká úprava obsahuje v souladu se směrnicí i tzv. minimální výši nahrazované škody a zároveň i částku, kterou si poškozený musí vůči svému nároku na náhradu škody nechat započítat (§ 2939 odst. 3 OZ).<sup>424</sup> Pokud výše škody totiž nepřesáhne 500 EUR, škoda se nehradí.<sup>425</sup>

#### 4.2.3.8 Důvody zproštění odpovědnosti

Odpovědná osoba se i přes naplnění výše uvedených předpokladů může odpovědnosti zprostit, pokud prokáže, že je dán jeden z následujících důvodů.<sup>426</sup>

Odpovědná osoba se může za prvé zprostit, pokud výrobce výrobek na trh neuvedl. V tomto ohledu je proto důležité určit okamžik, k jakému lze výrobek za uvedený na trh považovat. Dle judikatury Soudního dvora Evropské unie je takovým okamžikem již samotné ukončení výrobního procesu dle vůle výrobce, přičemž ani nemusí dojít k opuštění organizační sféry výrobce.<sup>427</sup> Z tohoto důvodu je zproštění proto relativně obtížné. Není vyloučeno, že výrobce

---

*Bindungswirkung der Herstellerbenennung in einem anschließenden Haftpflichtprozess gegen diesen bleibt die Rechtsverfolgung für den Geschädigten jedoch sehr mühevoll. Eine gesamtschuldnerische Haftung des Lieferanten könnte Abhilfe bringen, ist jedoch nicht geltendes Recht.“*

<sup>419</sup> Srov. § 1 odst. 1 německého ProdHaftG: „Wird durch den Fehler eines Produkts jemand getötet, sein Körper oder seine Gesundheit verletzt oder eine Sache beschädigt [...]“. Srov. § 1 odst. 1 rakouského Produkthaftungsgesetz: „Wird durch den Fehler eines Produkts ein Mensch getötet, am Körper verletzt oder an der Gesundheit geschädigt oder eine von dem Produkt verschiedene körperliche Sache beschädigt [...]“.

<sup>420</sup> Srov. výslovně § 1 odst. 1 ProdHaftG a § 1 odst. 1 rakouského Produkthaftungsgesetz.

<sup>421</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 1 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 3.

<sup>422</sup> Srov. recitály směrnice: „[...] vzhledem k tomu, že sblížení právních předpisů členských států týkajících se odpovědnosti výrobce za škodu způsobenou vadou jeho výrobků je nezbytné, protože stávající rozdíly mohou narušovat hospodářskou soutěž, ovlivňovat pohyb zboží v rámci společného trhu a způsobit rozdílný stupeň ochrany spotřebitele proti škodě způsobené vadným výrobkem na jeho zdraví nebo majetku [...]“.

<sup>423</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 1 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 18.

<sup>424</sup> Srov. KÖTZ, H., WAGNER, G. Op. cit. sub 5, s. 655. Srov. PAŠEK, M. Komentář k § 2939. Op. cit. sub 77, m. č. 12.

<sup>425</sup> § 2939 odst. 3 OZ: „Škoda na věci způsobená vadou výrobku se hradí jen v částce převyšující částku vypočtenou z 500 EUR kursem devizového trhu vyhlášeným Českou národní bankou v den, v němž škoda vznikla; není-li tento den znám, pak v den, kdy byla škoda zjištěna.“

<sup>426</sup> Srov. ustanovení § 2942 OZ, čl. 7 směrnice.

<sup>427</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 1 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 25.



bude tedy odpovídat i za škody, které vznikly např. v jeho továrně.<sup>428</sup> I v případě výrobní série je třeba posuzovat vždy každý konkrétní výrobek zvlášť.<sup>429</sup>

Dalším důvodem je prokázání skutečnosti, že lze důvodně předpokládat s přihlédnutím ke všem okolnostem, že vada neexistovala v době, kdy byl výrobek na trh uveden, nebo že nastala později. Není spravedlivé, aby výrobce odpovídal i za vady, na které nemohl mít žádný vliv. Jedná se zde např. o vady, které vznikly následně při přepravě výrobků.<sup>430</sup> Je evidentní, že tento důvod se může překrývat s aplikací spoluzpůsobení škody, které může odpovědná osoba rovněž namítat.

Zproštění je možné i tehdy, pokud výrobce výrobek nevyrobil pro prodej nebo jiný způsob použití pro podnikatelské účely, ani že výrobek nevyrobil nebo nešířil v rámci své podnikatelské činnosti. Obě tyto podmínky je třeba splnit kumulativně.<sup>431</sup> Smysl této úpravy spočívá v tom, že v takovém případě výrobce nemá možnost zohlednit náklady na náhradu škody v ceně svých produktů, a tak je přenést na zákazníky.<sup>432</sup> V literatuře se uvádí jako příklad např. pouhé pozvání na kávu.<sup>433</sup> Naproti tomu by se tohoto důvodu zproštění nemohl domáhat prodejce vozů, který by si sice vozidlo pro vlastní potřebu sestavil podle svých představ ve svém volném čase, ale následně by se rozhodl ho prodat ve svém obchodu.<sup>434</sup>

Dalším zprošťujícím důvodem je okolnost, že vada výrobku je důsledkem plnění těch ustanovení právních předpisů, která jsou pro výrobce závazná, dle znění směrnice důsledkem shody výrobku se závaznými předpisy vydanými orgány veřejné moci. Tento důvod je však třeba vykládat restriktivně. S ohledem na účel tohoto důvodu je třeba posuzovat, zda dotčený právní předpis výrobcí závazně stanovuje určité vlastnosti výrobku, a výrobce tak stojí před volbou, zda výrobek buď vyrobí v souladu s požadavky právního předpisu, nebo vůbec.<sup>435</sup>

Tento důvod zproštění rovněž nepřímě potvrzuje závěr o charakteru této odpovědnosti jako subjektivní, přinejmenším v rámci konstrukčních a instrukčních vad.<sup>436</sup> Lze-li se zprostit odpovědnosti z důvodu absence protiprávnosti v jednání, nejedná se o objektivní odpovědnost (viz 3.1.4).

Poslední důvod je s ohledem na vývoj v oblasti moderních technologií klíčový. Je jím možnost zproštění odpovědnosti, pokud stav vědeckých a technických znalostí v době, kdy uvedl výrobce výrobek na trh, neumožnil zjistit jeho vadu. Za motiv této úpravy lze považovat nezabránit

---

<sup>428</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 1 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 27.

<sup>429</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 1 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 30.

<sup>430</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 1 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 32.

<sup>431</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 1 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 40.

<sup>432</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 1 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 38.

<sup>433</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 1 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 38.

<sup>434</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 1 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 40.

<sup>435</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 1 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 44.

<sup>436</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 1 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 42.

možnostem inovací a rovněž lepší možnost pojištění (pojistitelnost) případné odpovědnosti.<sup>437</sup> Přitom nejde o u tohoto důvodu o vlastnosti konkrétního výrobku (výrobní vadu), zproštění by se mělo uplatnit pouze u vad celé série (konstrukčních, případně instrukčních vad).<sup>438</sup>

Tento důvod je třeba vykládat i s ohledem na pojem vady výrobku, která je dána, pokud výrobek není tak bezpečný, jak to od něho lze rozumně očekávat. Přitom jde o očekávání všech potenciálních poškozených (viz 4.2.3.3). Odpovědná osoba tak není odpovědná buď tehdy, pokud se poškozenému, kterého tíží důkazní břemeno ohledně vady, nepodaří prokázat, že výrobek byl v tomto smyslu vadný, anebo pokud odpovědná osoba v opačném případě následně prokáže, že stav vědy a techniky v době uvedení výrobku na trh neumožnil takovou vadu zjistit.<sup>439</sup>

Příkladem pro toto rozlišení může být případ automobilu z devadesátých let minulého století obsahujícího ve své konstrukci některé karcinogenní látky. Lze pravděpodobně dovést, že takový automobil byl ve smyslu odpovědnosti za výrobek vadný, neboť i tenkrát by poškození mohli rozumně očekávat, že při jeho uvedení na trh takové látky obsahovat nebude. Pokud však tuto vadu výrobce nebyl schopen s ohledem na stav vědy a techniky tenkrát odhalit, své odpovědnosti za způsobenou škodu se může zprostit.<sup>440</sup>

Co se týče obecného vymezení stavu vědy a techniky (*Stand der Wissenschaft und Technik*), nejsou pro posouzení možnosti zproštění rozhodující nejnovější vědecké poznatky, nýbrž obecně uznané znalosti (*allgemein anerkannte Kenntnisse*).<sup>441</sup> Zároveň je pro dovození odpovědnosti třeba, aby výrobce, který jedná s náležitou péčí, tyto poznatky k okamžiku, kdy uvedl výrobek na trh, objektivně mohl znát, a mohly mu tak umožnit vadu výrobku zjistit.<sup>442</sup>

Ve vztahu k výrobci součásti výrobku pak platí ještě další speciální důvod zproštění, a to tehdy, prokáže-li, že vadu způsobila konstrukce výrobku, do něhož byla součást zapracována, nebo že ji způsobil návod k výrobku. Není důvod to samé nevztáhnout i na výrobce suroviny, což některé inspirační zdroje učinily výslovně.<sup>443</sup> Důvodem této možnosti zproštění je opět skutečnost, že není spravedlivé, aby výrobce pouze součásti výrobku, která netrpěla vadou, odpovídal za celkový produkt, pokud na něj neměl žádný podstatný vliv.

Povinnosti k náhradě škody způsobené vadou výrobku se odpovědná osoba dále zproští i tehdy, pokud prokáže, že škodu zavinil sám poškozený nebo ten, za jehož čin poškozený odpovídá.

---

<sup>437</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 1 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 49.

<sup>438</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 1 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 53.

<sup>439</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 1 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 50.

<sup>440</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 1 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 50.

<sup>441</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 1 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 54.

<sup>442</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 1 ProdHaftG. Op. cit. sub 6, m. č. 56.

<sup>443</sup> Srov. § 1 odst. 3 německého ProdHaftG. Srov. § 8 č. 3 rakouského Produkthaftungsgesetz.

Tento důvod je však z mého pohledu nadbytečný, neboť vyplývá i z obecné úpravy spoluzpůsobení škody, která se aplikuje i v rámci objektivní odpovědnosti (viz 3.7).

Kromě právě uvedeného posledního důvodu jsou důvody pro zproštění odpovědnosti v zásadě nastaveny stejně jako koncepce odpovědné osoby správně (viz 4.2.3.6), neboť většinou zohledňují faktický vliv výrobce, případně jiné odpovědné osoby na vznik možné škody. Vedle toho se u podstatného množství produktů nejedná o tak nebezpečné produkty, aby vyžadovaly uložení absolutní objektivní odpovědnosti.

#### **4.2.3.9 Kritické shrnutí**

Při posuzování odpovědnosti za výrobek je třeba zohlednit, že se v ní promítá koncepce objektivní odpovědnosti jen ve vztahu k (i) výrobcí odpovědnému za výrobní vady a (ii) kvazivýrobcí, dovozci a dodavateli za vady výrobky způsobené výrobcem a ve zbytku se jedná o odpovědnost subjektivní.

I přesto, že odpovědnost za výrobek je pro budoucí vývoj v oblasti digitálních technologií klíčová, bylo dovozeno, že není spravedlivé požadovat, aby byla nastavena jako objektivní odpovědnost ve vztahu ke všem výrobkům tak, jak je v současné době vymezuje účinná právní úprava.

Objektivní odpovědnost by měla být ukládána jen právě za ty výrobky, které jsou schopné způsobit závažnou škodu i při vynaložení náležité péče odpovědné osoby. Takové vymezení odpovědnosti za výrobek by de lege ferenda naplnilo účel objektivní odpovědnosti a bylo by i dostatečně flexibilní tak, aby mohlo reagovat na budoucí vývoj. Bližší specifikace takto nebezpečných výrobků by byla úkolem soudní praxe.

Z pohledu účelu objektivní odpovědnosti spočívajícím v efektivní regulaci nebezpečných aktivit ve společnosti není důvod jejím prostřednictvím regulovat např. výrobu tužek, oblečení nebo přípravu pokrmů na rozdíl např. od dopravních prostředků, které mohou dosahovat značné rychlosti. V prvně uvedených příkladech může být totiž dostatečná prevence dosažena i prostřednictvím subjektivní odpovědnosti. V případech, ve kterých lze předpokládat potíže poškozeného s prokázáním škody z důvodu složitosti technologických postupů, lze efektivní ochrany poškozeného dosáhnout prostřednictvím presumpce nedbalosti výrobce, případně jiné odpovědné osoby.

Aktuální úprava odpovědnosti za výrobek je správně uložena primárně výrobcí jako osobě, která má faktickou kontrolu nad danou nebezpečnou aktivitou. Co se týče odpovědnosti dalších odpovědných osob (kvazivýrobce, dovozce, dodavatele), lze smysl jejich odpovědnosti za výše uvedených podmínek spatřovat v tom, že se jejím prostřednictvím zvyšuje tlak na samotného

výrobce, aby se opravdu věnoval dostatečné bezpečnosti výrobku a nesnažil se zbavit se odpovědnosti tím, že se pokusí zbavit informací o tom, že výrobek vyrobil. I s ohledem na tyto subjekty má tedy uvedená koncepce odpovědné osoby své přesvědčivé zdůvodnění, a lze ji považovat za víceméně zdařilou. To samé lze tvrdit ohledně většiny důvodů pro zproštění odpovědnosti.

#### 4.2.4 Odpovědnost za informaci nebo radu

##### 4.2.4.1 Zvláštní nebezpečnost a předpoklady

České právo obsahuje v rámci deliktní odpovědnosti i zvláštní skutkovou podstatu odpovědnosti za škodu způsobenou neúplnou nebo nesprávnou informací nebo škodlivou radou, přičemž z ustanovení § 2950 věta první OZ by se mohlo zdát, že se jedná dokonce o absolutní objektivní odpovědnost: *„Kdo se hlásí jako příslušník určitého stavu nebo povolání k odbornému výkonu nebo jinak vystupuje jako odborník, nahradí škodu, způsobí-li ji neúplnou nebo nesprávnou informací nebo škodlivou radou danou za odměnu v záležitosti svého vědění nebo dovednosti.“*

Při bližším pohledu je ale obdobně jako u odpovědnosti za výrobek zřejmé, že se nejedná o odpovědnost za jakoukoli informaci nebo radu, ale pouze za informaci nebo radu, která je určitým způsobem vadná (neúplná, nesprávná nebo škodlivá) obdobně jako se u odpovědnosti za výrobek musí vždy jednat o vadný výrobek (blíže viz 4.2.3).

Z tohoto pohledu lze dospět k závěru, že odpovědnost je dána pouze tehdy, pokud odpovědná osoba zanedbala svou povinnost poskytovat informace a rady řádně, a proto se i přes výslovnou absenci předpokladu zavinění jedná o odpovědnost subjektivní.

Tento závěr je podložen i analýzou nebezpečnosti aktivity, která by ospravedlňovala uložení objektivní odpovědnosti. Touto aktivitou je zde poskytování informací nebo rad jakéhokoliv druhu. Obdobně jako u odpovědnosti za výrobek však nelze dovodit, že poskytování každé informace nebo rady je tak nebezpečné, že při něm nelze zabránit vzniku závažné škody ani při vynaložení náležité péče (viz 3.2.3).

To platí jak pro případ, že informace nebo rady poskytuje odborník – profesionál, tak i pro případ kdy jsou poskytovány neprofesionály. Při poskytování neprofesionály však k výkladovým potížím ohledně povahy odpovědnosti nemůže docházet s ohledem na ustanovení § 2950 věta druhá OZ: *„Jinak se hradí jen škoda, kterou někdo informací nebo radou způsobil vědomě.“* Z tohoto ustanovení je totiž zřejmé, že pro odpovědnost za škodu neprofesionála se v tomto případě vyžaduje, aby jednal vědomě, tedy úmyslně.<sup>444</sup>

---

<sup>444</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2950. Op. cit. sub 9, m. č. 84.

Inspirační zdroje prosazují rovněž subjektivní koncepci odpovědnosti za informace. Z aktuálně účinných právních úprav je třeba zmínit na prvním místě rakouské právo, které je s výjimkou předpokladu nedbalosti českému řešení velice podobné. Dle českého znění § 1300 obecného zákoníku občanského, které je základem i dnešní rakouské úpravy,<sup>445</sup> platilo: „*Znalec jest i tehdy zodpovědný, udělí-li nedopatřením za odměnu škodlivou radu v záležitostech svého umění nebo vědy. Kromě tohoto případu ručí rádce jen za škodu, kterou jinému způsobil udělením rady vědomě.*“<sup>446</sup>

V německém právu podobné ustanovení schází i přesto, že některá ustanovení BGB se odpovědnosti za informace částečně týkají.<sup>447</sup> Obdobné případy však řeší judikatura zejména prostřednictvím dovozování konkludentně uzavřené smlouvy o poskytnutí informací, kvazismluvními konstrukcemi podobnými smlouvě s ochranným účinkem pro třetí osoby nebo na základě odpovědnosti za porušení dobrých mravů.<sup>448</sup>

PETL z důvodu své generální klauzule pro objektivní odpovědnost tuto odpovědnost výslovně neupravují. DCFR neobsahuje zvláštní skutkovou podstatu, ale odpovědnost za informaci může být dovozena z obecné skutkové podstaty subjektivní odpovědnosti ve spojení s čl. VI. – 2:207,<sup>449</sup> případně čl. VI. – 2:210,<sup>450</sup> které vymezují předpoklady pro tzv. právně relevantní škodu, která může být kompenzována.

Tato odpovědnost vyžaduje splnění následujících základních předpokladů: (1) poskytnutí informace nebo rady, (2) její nesprávnost, (3) poskytnutí za odměnu, (4) příčinná souvislost mezi poskytnutím informace nebo rady a vznikem škody, (5) odpovědná osoba a (6) vznik škody.

---

<sup>445</sup> Srov. ustanovení § 1300 ABGB: „*Ein Sachverständiger ist auch dann verantwortlich, wenn er gegen Belohnung in Angelegenheiten seiner Kunst oder Wissenschaft aus Versehen einen nachtheiligen Rath ertheilet. Außer diesem Falle haftet ein Rathgeber nur für den Schaden, welchen er wissentlich durch Ertheilung des Rathes dem Anderen verursacht hat.*“

<sup>446</sup> Ke genezi konečného znění § 2950 OZ srov. MELZER, F. Komentář k § 2950. Op. cit. sub 9, m. č. 4. „*Ustanovení § 2950 však nepřebírá výše citovanou dikci § 1300 OZO, ani znění odpovídajícího § 1127 OZ 1937, nýbrž jeho formulace zjevně vychází z § 1116 návrhu superrevizní komise z r. 1931.*“

<sup>447</sup> Srov. např. § 824, § 675 odst. 2 nebo § 839a BGB.

<sup>448</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 826. Op. cit. sub 6, m. č. 79. „*Die Rechtsprechung bewältigt diese Fallgruppen sowohl mit Hilfe vertraglicher Figuren, insbesondere konkludent geschlossener Auskunftsverträge, mit quasi-vertraglichen Konstruktionen nach Art des Vertrags mit Schutzwirkung für Dritte und schließlich auch mit Hilfe des § 826, wobei sich der Topos der Sittenwidrigkeit kraft Leichtfertigkeit als besonders wirkmächtig erweist.*“

<sup>449</sup> VI. – 2:207: Loss upon reliance on incorrect advice or information: „*Loss caused to a person as a result of making a decision in reasonable reliance on incorrect advice or information is legally relevant damage if:*  
(a) *the advice or information is provided by a person in pursuit of a profession or in the course of trade; and*  
(b) *the provider knew or could reasonably be expected to have known that the recipient would rely on the advice or information in making a decision of the kind made.*“

<sup>450</sup> VI. – 2:210: Loss upon fraudulent misrepresentation: „*(1) Without prejudice to the other provisions of this Section loss caused to a person as a result of another's fraudulent misrepresentation, whether by words or conduct, is legally relevant damage. (2) A misrepresentation is fraudulent if it is made with knowledge or belief that the representation is false and it is intended to induce the recipient to make a mistake.*“

#### 4.2.4.2 Poskytnutí informace nebo rady

Informací nebo radou může být jakékoli sdělení poskytnuté jakoukoli formou. I přesto, že mezi radou a informací lze spatřovat určité rozdíly, právní úprava s nimi v tomto ohledu zachází stejně.<sup>451</sup>

Určitým problematickým bodem je však určení osoby, které je informace poskytována. Toto dovození je totiž důležité pro dovození procesní aktivní legitimace poškozené osoby. Předmětné ustanovení totiž postrádá podrobnější vymezení osoby oprávněné domáhat se škody, jako to činí např. DCFR: „[...] *the provider knew or could reasonably be expected to have known that the recipient would rely on the advice or information in making a decision of the kind made.*“ Je správné, aby se podobný předpoklad uplatnil i v rámci českého práva.<sup>452</sup> Z tohoto vymezení pak plyne důležitý praktický závěr, že v případě sdělení informace pouze prostřednictvím odborných knih či článků nemá poškozený čtenář právo na náhradu škody vůči autorovi.<sup>453</sup>

#### 4.2.4.3 Nesprávnost

Nesprávnost informace nebo rady by měla být posuzována na základě toho, zda odpovídá informaci nebo radě, kterou by poskytl odborník v dané oblasti, pokud by jednal s náležitou péčí.<sup>454</sup> Nesprávností rozumím i neúplnost nebo škodlivost informace nebo rady, neboť tyto modifikace nemají praktickou relevanci.<sup>455</sup> Pokud tedy např. informace nebo rada lékaře nemá takové kvality jako informace nebo rada průměrného lékaře se stejnou specializací, lze tuto informaci nebo radu označit za nesprávnou. Z výše uvedeného rovněž plyne, že nesprávnost by měla být posuzována výhradně k okamžiku poskytnutí rady nebo informace.

Výklad tohoto pojmu by měl v zásadě korespondovat s výkladem předpokladu zavinění u odborníka. Na základě úpravy zavinění lze dovodit, že odborník se může odpovědnosti zprostit, pokud prokáže, že jednal právě se zvláštními znalostmi, dovednostmi nebo pečlivostí, kterých bylo při jeho odborné činnosti zapotřebí, nebo že prokáže, že ani při dostatečném vypětí vůle nemohl poznat, že jedná nebezpečně a protiprávně a že mohl jednat jinak.<sup>456</sup> Rozdíl však spatřuji v tom, že koncepce odpovědnosti za informaci nebo radu neumožňuje s ohledem na výslovné neuvedení

---

<sup>451</sup> Srov. HARRER, F. Komentář k § 1300, in: SCHWIMMAN, M. *ABGB Praxiskommentar. Band 6*. 3. vydání. Wien: LexisNexis, 2006, m. č. 1. „*Dem Rat gleichgestellt ist die Auskunft.*“ Srov. MELZER, F. Komentář k § 2950. Op. cit. sub 9, m. č. 15.

<sup>452</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2950. Op. cit. sub 9, m. č. 98.

<sup>453</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2950. Op. cit. sub 9, m. č. 99.

<sup>454</sup> Srov. HARRER, F. Komentář k § 1300. Op. cit. sub 451, m. č. 1. Srov. MELZER, F. Komentář k § 2950. Op. cit. sub 9, m. č. 73-74. „*Poskytovatel rady nebo informace tedy i v tomto případě odpovídá za škodu touto radou nebo informací způsobenou jen tehdy, pokud je nesprávná z hlediska právě té odbornosti, ke které se přihlásil.*“

<sup>455</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2950. Op. cit. sub 9, m. č. 67.

<sup>456</sup> LOVĚTÍNSKÝ, V. Op. cit. sub 11, s. 82.

tohoto předpokladu v předmětné skutkové podstatě nedbalost odborníka presumovat.<sup>457</sup> Je tedy na poškozeném, aby prokázal, že informace nebo rada byla ve výše uvedeném smyslu nesprávná.

Pro úplnost budiž doplněno, že u odpovědnosti neprofesionála dle § 2950 věta druhá OZ se vyžaduje zavinění výslovně, a to ve formě úmyslu, přičemž postačí i úmysl nepřímý.<sup>458</sup>

#### 4.2.4.4 Poskytnutí za odměnu

Dalším důležitým předpokladem, bez jehož splnění by odborník nebyl k náhradě škody povinen, je poskytnutí rady nebo informace za odměnu. Účelem tohoto omezení je vyloučení odpovědnosti v případech tzv. společenské služby, např. tehdy, kdy přítel lékař někomu pouze při přátelském setkání doporučí známého lékaře.

Výraz za odměnu neznamena však vždy jen za úplatu. S ohledem na účel této úpravy postačí i poskytnutí tzv. nikoli nezištně (*selbstlos*).<sup>459</sup> Jinými slovy, závisí na tom, zda odborník při poskytnutí rady nebo informace sleduje své zájmy.<sup>460</sup>

#### 4.2.4.5 Příčinná souvislost

Při dovozování splnění tohoto předpokladu zde nevystávají žádné speciální problémy. Jde o to na základě standardních kritérií pro příčinnou souvislost dovodit, že poskytnutí nesprávné rady nebo informace bylo příčinou vzniku škody.<sup>461</sup>

#### 4.2.4.6 Odpovědná osoba

Odpovědnou osobu dle § 2950 věta první OZ je odborník – profesionál. Tento termín je třeba vykládat i v souladu s ustanovením § 5 odst. 1 OZ, podle kterého „*kdo se veřejně nebo ve styku s jinou osobou přihlásí k odbornému výkonu jako příslušník určitého povolání nebo stavu, dává tím najevo, že je schopen jednat se znalostí a pečlivostí, která je s jeho povoláním nebo stavem spojena*“, a § 2912 odst. 2 OZ: „*Dá-li škůdce najevo zvláštní znalost, dovednost nebo pečlivost, nebo zaváže-li se k činnosti, k níž je zvláštní znalosti, dovednosti nebo pečlivosti zapotřebí, a neuplatní-li tyto zvláštní vlastnosti, má se za to, že jedná nedbale.*“ Jedná se tak opět o velmi široké vymezení, když odborníkem může být i ten, kdo se pouze hlásí k nějakým specifickým schopnostem, které nelze očekávat od běžného průměrného člověka, a to aniž by je sám měl.<sup>462</sup> Odpovědnou osobou dle § 2950 věta druhá OZ je pak každá osoba – neprofesionál.

<sup>457</sup> Opačně MELZER, F. Komentář k § 2950. Op. cit. sub 9, m. č. 83.

<sup>458</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2950. Op. cit. sub 9, m. č. 84.

<sup>459</sup> Srov. HARRER, F. Komentář k § 1300. Op. cit. sub 451, m. č. 2. Srov. MELZER, F. Komentář k § 2950. Op. cit. sub 9, m. č. 26.

<sup>460</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2950. Op. cit. sub 9, m. č. 23.

<sup>461</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2950. Op. cit. sub 9, m. č. 59.

<sup>462</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2950. Op. cit. sub 9, m. č. 28.

#### 4.2.4.7 Škoda

Předpoklad škody neobsahuje žádná zvláštní omezení. V praxi může často vznikat i čistá majetková újma, jejíž náhrada je na základě této skutkové podstaty při splnění dalších výše uvedených předpokladů možná.

#### 4.2.4.8 Kritické shrnutí

Obdobně jako u odpovědnosti za výrobek lze dospět k závěru, že odpovědnost za informaci nebo radu je dána pouze tehdy, pokud odpovědná osoba zanedbala svou povinnost poskytovat informace a rady řádně. Proto se i přes výslovnou absenci předpokladu zavinění jedná o odpovědnost subjektivní. Ani analýza nebezpečnosti aktivity neospravedlňuje uložení objektivní odpovědnosti poskytovatelům informací jakéhokoli druhu. Obdobně jako u odpovědnosti za výrobek nelze dovodit, že poskytování každé informace nebo rady je tak nebezpečné, že při něm nelze zabránit vzniku závažné škody ani při vynaložení náležité péče. Z tohoto důvodu lze nastavení této odpovědnosti považovat za správné.

#### 4.2.5 Odpovědnost za zvíře

##### 4.2.5.1 Zvláštní nebezpečnost a předpoklady

U zvířat je zvláštní nebezpečnost, za kterou je ukládána objektivní odpovědnost, spatřována zejména v tom, že jejich chování nelze zcela kontrolovat. To platí jak pro divoká, tak pro domácí zvířata.<sup>463</sup>

Základní normou ukládající objektivní odpovědnost za zvířata je § 2933 OZ: *„Způsobí-li škodu zvíře, nahradí ji jeho vlastník, ať již bylo pod jeho dohledem nebo pod dohledem osoby, které vlastník zvíře svěřil, anebo se zatoulalo nebo uprchlo. Osoba, které zvíře bylo svěřeno nebo která zvíře chová nebo jinak používá, nahradí škodu způsobenou zvířetem společně a nerozdílně s vlastníkem.“*

Z této objektivní odpovědnosti je však stanovena výjimka v následujícím ustanovení § 2934 OZ: *„Slouží-li domácí zvíře vlastníku k výkonu povolání či k jiné výtěžné činnosti nebo k obživě, anebo slouží-li jako pomocník pro osobu se zdravotním postižením, zproští se vlastník povinnosti k náhradě, prokáže-li, že při dozoru nad zvířetem nezanedbal potřebnou pečlivost, anebo že by škoda vznikla i při vynaložení potřebné pečlivosti. Za týchž podmínek se povinnosti k náhradě zproští i ten, komu vlastník zvíře svěřil.“*

---

<sup>463</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 833. Op. cit. sub 6, m. č. 2. Srov. MELZER, F. Komentář k § 2933. Op. cit. sub 9, m. č. 18.



Zanedbání potřebné pečlivosti lze považovat za exkulpační důvod v rámci subjektivní odpovědnosti, protože se posuzuje, zda byla dodržena obvyklá péče (*gewöhnliche Sorgfalt*), která se pro jednání odpovědné osoby vyžaduje (viz 3.3).

Občanský zákoník tedy rozlišuje dva druhy zvířat. Za škody, které způsobí domácí zvířata sloužící k výkonu výdělečné činnosti nebo k obživě nebo k asistenci osobě se zdravotním postižením, odpovídá odpovědná osoba v rámci subjektivní odpovědnosti. Za škody ostatních zvířat je stanovena objektivní odpovědnost odpovědné osoby. Její nedbalost je pro dovození povinnosti nahradit takové škody irelevantní. To, zda je takové zúžení rozsahu objektivní odpovědnosti oprávněné, bude analyzováno níže v rámci výkladu pojmu zvířete.

Tato odpovědnost vyžaduje splnění následujících základních předpokladů: (1) zvíře ve výše uvedeném smyslu jako zdroj nebezpečí, (2) způsobení škody zvláštní povahou zvířete, (3) vlastník nebo osoba, které zvíře bylo svěřeno nebo která zvíře používá jako odpovědná osoba a (4) vznik škody. Těmto předpokladům jsou opět věnovány následující kapitoly.

Z inspiračních zdrojů je třeba na prvním místě jmenovat německé právo, které zakotvuje obdobné rozlišování podle druhu zvířete jako česká úprava. Objektivní odpovědnost je v německém právu uložena jen za tzv. luxusní zvíře (*Luxustier*), které přibližně odpovídá pojmu zvířete ve smyslu § 2933 OZ, a tzv. užitkové zvíře (*Nutztier*) je obdobně jako v § 2934 OZ z objektivní odpovědnosti vyňato.<sup>464</sup> Podstatný rozdíl však spatřuji ve vymezení primárně odpovědné osoby, kterou je v německém právu tzv. pán zvířete, a nikoliv jeho vlastník (viz 4.2.5.4). České právo se pak zřejmě německým právem částečně inspirovalo i u odpovědnosti osoby, které zvíře bylo svěřeno (srov. § 2934 věta druhá OZ).<sup>465</sup>

Je však zajímavé, že v rakouském občanském zákoníku (ABGB) obdobné zakotvení objektivní odpovědnosti za zvířata nenalezneme. Základní norma odpovědnosti se kloní k subjektivní odpovědnosti,<sup>466</sup> přičemž zavinění odpovědné osoby je presumováno.<sup>467</sup>

---

<sup>464</sup> Srov. § 833 BGB: „Wird durch ein Tier ein Mensch getötet oder der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist derjenige, welcher das Tier hält, verpflichtet, dem Verletzten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen. Die Ersatzpflicht tritt nicht ein, wenn der Schaden durch ein Haustier verursacht wird, das dem Beruf, der Erwerbstätigkeit oder dem Unterhalt des Tierhalters zu dienen bestimmt ist, und entweder der Tierhalter bei der Beaufsichtigung des Tieres die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet oder der Schaden auch bei Anwendung dieser Sorgfalt entstanden sein würde.“

<sup>465</sup> Srov. § 834 BGB: „Wer für denjenigen, welcher ein Tier hält, die Führung der Aufsicht über das Tier durch Vertrag übernimmt, ist für den Schaden verantwortlich, den das Tier einem Dritten in der im § 833 bezeichneten Weise zufügt. Die Verantwortlichkeit tritt nicht ein, wenn er bei der Führung der Aufsicht die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet oder wenn der Schaden auch bei Anwendung dieser Sorgfalt entstanden sein würde.“

<sup>466</sup> Srov. HARRER, F. Komentář k § 1320. Op. cit. sub 451, m. č. 1.

<sup>467</sup> Srov. § 1320 odst. 1 ABGB: „Wird jemand durch ein Tier beschädigt, so ist derjenige dafür verantwortlich, der es dazu angetrieben, gereizt oder zu verwehren vernachlässigt hat. Derjenige, der das Tier hält, ist verantwortlich, wenn er nicht beweist, daß er für die erforderliche Verwahrung oder Beaufsichtigung gesorgt hatte.“

Pokud tedy pojedje vlastník se svým psem např. v tramvaji ve Vídni a i přes vynaložení veškeré náležitě péče, kterou lze požadovat (vlastník má svého psa na vodítku, pes má náhubek apod.), způsobí jeho pes jiné osobě škodu, nebude za tuto škodu odpovídat. V tramvaji v Brně by však dle českého práva vlastník přitom za takto způsobenou škodu odpovídal.

Co se týče evropských unifikačních projektů, PETL z důvodu své generální klauzule pro objektivní odpovědnost (viz 3.2.1) odpovědnost za zvířata výslovně neupravují. DCFR se naopak vydal cestou úpravy speciálních skutkových podstat a prosazuje objektivní odpovědnost pána zvířete: „*A keeper of an animal is accountable for the causation by the animal of personal injury and consequential loss, loss within VI. – 2:202 (Loss suffered by third persons as a result of another’s personal injury or death), and loss resulting from property damage.*“<sup>468</sup> Zároveň také upravuje odpovědnost jednotně za všechny druhy zvířat.

Je zajímavé, že v předchozím českém občanském zákoníku obdobná delikttní klauzule zcela chyběla. Soudní praxe posuzovala případy škod způsobených zvířaty z pohledu porušení prevenční povinnosti (srov. § 415 ve spojení s § 420 OZ 1964). To znamená, že se v rámci odpovědnosti za zvířata uplatňovala koncepce odpovědnosti za presumované zavinění. Soudní praxe však stanovila velmi vysoké požadavky na standardy náležité opatrnosti chovatelů zvířat a možnost zproštění odpovědnosti v celém rozsahu tak byla prakticky velmi obtížná.<sup>469</sup>

#### 4.2.5.2 Pojem zvířete

Zvíře ve smyslu tohoto ustanovení nemá legální definici. Právní teorie zastává velmi extenzivní výklad. Zvířetem může být tak i hmyz.<sup>470</sup>

Melzer uvádí argumenty pro to, aby za zvíře v tomto smyslu mohly být považovány i viry a bakterie.<sup>471</sup> Předpokladem je však i zde faktické nebo právní panství nad nimi.<sup>472</sup> Bez něj by totiž nemohla být dovozena odpovědná osoba (viz 4.2.5.4).

---

Pro úplnost přikládám rovněž i znění ustanovení obsažené v oficiálním českém překladu obecného občanského zákoníku: „*Poškodilo-li někoho zvíře, odpovídá za to ten, kdo je k tomu popouzel, dráždil nebo opomenul je opatrovatí. Kdo zvíře chová, odpovídá, nedokáže-li, že se postaral o potřebné opatrování a dohled.*“

<sup>468</sup> Čl. VI. – 3:203 DCFR.

<sup>469</sup> Srov. např. rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 4. 6. 2008, sp. zn. 25 Cdo 3117/2006 nebo rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 17. 3. 2009, sp. zn. 25 Cdo 3516/2007. „*Vlastník či chovatel psa by měl předpokládat, že se pes může projevovat nebezpečným a neočekávaným způsobem, a měl by být v každé situaci připraven i nepřiměřenou reakcí zvířete zvládnout, neboť jeho povinností je zajistit psa takovým způsobem, aby byla zabezpečena ochrana okolí, zejména ostatních osob. Rozhodne-li se totiž někdo k chovu zvířete, je nezbytné, aby se seznámil se vším, co s chovem souvisí, a v rámci plnění zákonem stanovené prevenční povinnosti musí být v každém okamžiku připraven předcházet možné škodě zvířetem způsobené.*“

<sup>470</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2933. Op. cit. sub 9, m. č. 15. Srov. WAGNER, G. Komentář k § 833. Op. cit. sub 6, m. č. 9.

<sup>471</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2933. Op. cit. sub 9, m. č. 16.

<sup>472</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2933. Op. cit. sub 9, m. č. 16.

I přesto se lze v rámci německého práva setkat i s názorem, že účelem této deliktní skutkové podstaty není ochrana před mikroorganismy, jejichž nebezpečnost je diametrálně odlišná od jiných zvířat, neboť působí na tělesnou integritu zevnitř.<sup>473</sup> Obdobný přístup zastává komentář DCFR, který bakterie a viry z odpovědnosti za zvířata rovněž vylučuje.<sup>474</sup> Domnívám se, že tento závěr je přesvědčivý. Pro případnou objektivní odpovědnost za viry nebo mikroorganismy by tak musela být vytvořena nová skutková podstata. Při naplnění určité intenzity by se však dala tato odpovědnost již nyní dovodit u provozovatelů zdravotnických zařízení v rámci odpovědnosti za zvlášť nebezpečný provoz.<sup>475</sup>

Zároveň však do zde uvedené definice nespádají taková zvířata, která jsou předmětem subjektivní odpovědnosti (viz výše § 2934 OZ), tedy domácí zvířata sloužící k výkonu vředlečné činnosti nebo k obživě nebo k asistenci osobě se zdravotním postižením.

Domácí zvířata lze vymezit jako zvířata, která jsou podle svého druhu určena k trvalému soužití s člověkem.<sup>476</sup> Typickými příklady domácích zvířat, která slouží k výkonu vředlečné činnosti nebo k obživě jsou krávy, kozy nebo drůbež, ale v určitých případech i psi. Melzer uvádí jako příklad psa, který hlídá rodinný dům.<sup>477</sup> Typickým domácím zvířetem sloužícím k asistenci osobě se zdravotním postižením může být slepecký pes.<sup>478</sup> Pokud může být určité zvíře, např. uvedený pes využíváno jako užitkové zvíře i jako zvíře pro volný čas, pak bude pro stanovení druhu odpovědnosti jeho vlastníka rozhodující převažující povaha tohoto zvířete (hlavní účel).<sup>479</sup>

Vynětí těchto zvířat z objektivní odpovědnosti po vzoru německé úpravy však zásadně postrádá přesvědčivé důvody. Je známo, že v Německu bylo obdobné pravidlo přijato pod vlivem zemědělské lobby.<sup>480</sup> Tehdy uváděný důvod, že chování užitkových zvířat má být mírnější odpovědností podporováno, protože je to ku prospěchu všech, mohl být z důvodu absence odpovídajících možností pojištění přesvědčivý v dané době, v současnosti je však získání adekvátního pojištění možné.<sup>481</sup> Vedle toho chovatelé užitkových zvířat mají také většinou možnost promítnout cenu preventivních opatření, aby ke škodám nedocházelo, i do ceny svých produktů.<sup>482</sup>

---

<sup>473</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 833. Op. cit. sub 6, m. č. 9.

<sup>474</sup> Srov. VON BAR, C., CLIVE, E. Op. cit. sub 2, s. 3495.

<sup>475</sup> Srov. VON BAR, C., CLIVE, E. Op. cit. sub 2, s. 3495.

<sup>476</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2934. Op. cit. sub 9, m. č. 16.

<sup>477</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2934. Op. cit. sub 9, m. č. 22.

<sup>478</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2934. Op. cit. sub 9, m. č. 23.

<sup>479</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2934. Op. cit. sub 9, m. č. 25.

<sup>480</sup> WAGNER, G. Komentář k § 833. Op. cit. sub 6, m. č. 3. KÖTZ, H., WAGNER, G. Op. cit. sub 5, s. 200.

<sup>481</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 833. Op. cit. sub 6, m. č. 3.

<sup>482</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 833. Op. cit. sub 6, m. č. 3.

V praxi může také docházet k různým případům, ve kterých je zřejmé, že není spravedlivé de facto diskriminovat různé druhy poškozených podle účelu, ke kterému vlastník zvíře chová. Na některé takové případy upozorňuje v české teorii přehledně Janoušková: „*A family who owns a dog solely as a household pet is subject to the regime of absolute liability, whereas a dog breeder by profession who sells dogs as a business activity may be exempt, under certain circumstances, from this liability. Likewise, damage inflicted by a goat kept in a zoo is assessed more leniently than damage caused by a giraffe in the same zoo. Certainly, these outcomes raise some serious questions.*“<sup>483</sup>

Z mého pohledu se proto český zákonodárce nevydal při převzetí úpravy s obdobným rozlišováním správným směrem.<sup>484</sup> Uvedený přístup je rovněž ve vztahu k postavení profesionálních chovatelů v rozporu s hodnotovým pozadím obecné části občanského zákoníku, podle kterého mají být na profesionály aplikována přísnější pravidla než na běžné osoby (srov. § 5 OZ).

Jedinou rozumnou obecně platnou výjimkou by mohla být zvířata, která slouží k asistenci osobě se zdravotním postižením, jako jsou výše uvedení slepečtí psi. Tyto osoby si totiž svoji situaci nevybraly a zvíře ani nechovají za účelem zisku. Zde je však třeba si položit otázku, zda tento případ stojí za zvláštní úpravu v rámci deliktního práva.<sup>485</sup> Mám za to, že lepším řešením je např. odpovídající pojištění těchto osob na náklady státu než vyloučení nároku na náhradu škody poškozeného v těchto případech. Neměl by být činěn rozdíl, jestli poškozeného pokouše slepecký pes, nebo pes, který je chován pouze pro potěšení.

Dále si lze klást také otázku, zda přece jen nejsou zvířata, která uvedenou nebezpečnost nevykazují jako např. akvarijní rybičky, neškodný hmyz typu motýlů atd. Z mého pohledu by vyloučení objektivní odpovědnosti za tato zvířata mělo s ohledem na účel objektivní odpovědnosti větší smysl než aktuální výjimka představená výše. Na druhou stranu lze předpokládat, že v souvislosti s těmito spíše neškodnými zvířaty nebude zpravidla docházet k žádným škodám, a proto lze proti obdobné výjimce přesvědčivě argumentovat, že taková úprava právní regulace by byla prakticky nadbytečná.

---

<sup>483</sup> Srov. JANOUŠKOVÁ, A. Damage Caused by Animals: When Professionals Are Privileged. *Common Law Review* Prague, 2017, č. 14, s. 38.

<sup>484</sup> Srov. shodně WAGNER, G. Komentář k § 833. Op. cit. sub 6, m. č. 3. HARRER, F. Komentář k § 1320. Op. cit. sub 451, m. č. 32. JANOUŠKOVÁ, A. Op. cit. sub 483, s. 40.

<sup>485</sup> Srov. JANOUŠKOVÁ, A. Op. cit. sub 483, s. 40.

### 4.2.5.3 Zvláštní povaha zvířete

Stejně jako u jiných skutkových podstat odpovědnosti za škodu je třeba posoudit i to, zda se ve vzniku škody realizovalo právě to nebezpečí, před kterým má tato odpovědnost chránit. Zde lze hovořit o zvláštní povaze zvířete nebo o specifickém nebezpečí ze strany zvířete.<sup>486</sup> Tímto specifickým nebezpečím je obecně jeho nekontrolovatelnost, nevypočitatelnost (*Unberechenbarkeit*),<sup>487</sup> která odůvodňuje i uložení objektivní odpovědnosti. Je však upozorňováno na to, že toto kritérium může být v praxi velmi vágní, což potvrzuje i početná judikatura v rámci inspiračních zdrojů.<sup>488</sup>

Z mého pohledu mohou pro vhodnou ilustraci posloužit následující příklady. Za prvé je možné při splnění ostatních předpokladů této deliktivní normy dovést povinnost k náhradě škody i v případech, kdy se zvíře chová přirozeně jako jemu obdobná zvířata, např. pokud pes znečistí na návštěvě koberec.<sup>489</sup> To, zda jde o jeho přirozené chování, totiž nehraje u kritéria nekontrolovatelnosti zvířete roli.

Na druhé straně však nelze odpovědnost dovést, pokud by škoda mohla být způsobena stejně dobře i zvířetem jako „neživým“ předmětem, např. když někdo na ulici odloží zdechlinu zvířete, kvůli které poškozený zakopne a zraní se.<sup>490</sup>

Povinnost k náhradě škody by neměla být předem automaticky vyloučena ani v případě, kdy poškozený zvíře sám provokuje. Náhrada škody však může být v závislosti na konkrétních okolnostech případu snížena nebo i zcela odepřena pro dovození spoluzpůsobení škody ze strany poškozeného.<sup>491</sup>

### 4.2.5.4 Odpovědná osoba

Odpovědnou osobou za zvíře je v českém právu primárně jeho vlastník. Vlastník je osobou, které zvíře patří (§ 1011 ve spojení s § 494 OZ).

To představuje podstatný rozdíl od německého práva jako hlavního inspiračního zdroje této deliktivní normy, kde odpovídá za zvíře primárně jeho držitel (*Halter*), který však neodpovídá pojmu držitele v právním smyslu, nýbrž spíše pojmu provozovatele, jak ho používá např. koncepce odpovědnosti za provoz dopravních prostředků. Odpovědnou osobou je zde ten, kdo má možnost se zvířetem disponovat a ve vlastním zájmu hradí jeho náklady a nese hospodářské riziko v případě

---

<sup>486</sup> Tak MELZER, F. Komentář k § 2933. Op. cit. sub 9, m. č. 24.

<sup>487</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 833. Op. cit. sub 6, m. č. 13.

<sup>488</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 833. Op. cit. sub 6, m. č. 16 a násl.

<sup>489</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 833. Op. cit. sub 6, m. č. 22.

<sup>490</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 833. Op. cit. sub 6, m. č. 20.

<sup>491</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 833. Op. cit. sub 6, m. č. 22.

jeho ztráty.<sup>492</sup> Proto se lze u českých překladů setkat i s pojmem pán zvířete.<sup>493</sup> Obdobný přístup zastává i DCFR, kde je rovněž odpovědnou osobou držitel ve smyslu faktického pána zvířete (*keeper*): „*The meaning is always the same: a keeper, in relation to an animal (motor vehicle or substance), is the person who has the beneficial use or physical control of it for that person's own benefit, and who exercises the right to control it or its use.*“<sup>494</sup>

Vlastník má povinnost k náhradě škody za určitých okolností dokonce i v případě, kdy zvíře nebylo v jeho moci. Předmětné ustanovení konkrétně uvádí tyto okolnosti: zvíře bylo pod dohledem osoby, které vlastník zvíře svěřil, zvíře se zatoulalo, zvíře uprchlo.

Naopak vlastník za vzniklou škodu nebude odpovídat v případě, kdy mu bylo zvíře svémocně odňato třetí osobou. V takovém případě nahradí poškozenému škodu ten, kdo zvíře svémocně odňal, pokud vlastník odnětí nemohl rozumně zabránit, jinak odpovídá společně a nerozdílně s ním (srov. § 2935 odst. 1 OZ).

To samé jako o vlastníkově platí i o níže uvedené osobě, které vlastník zvíře svěřil. Z perspektivy objektivní odpovědnosti je důležité zdůraznit, že osoba, která zvíře svémocně odňala, se odpovědnosti nemůže za žádných okolností zprostit, tedy odpovídá stejně jako vlastník rovněž na základě jí uložené objektivní odpovědnosti (srov. § 2935 odst. 2 OZ).

Koncepce odpovědnosti za zvíře dále řeší i některé případy solidární odpovědnosti. Vedle vlastníka může být za zvíře spoluodpovědná i osoba, které vlastník zvíře svěřil nebo která zvíře chová nebo jinak používá. Na osobu, která zvíře chová nebo jinak používá, se přitom rovněž vztahuje objektivní odpovědnost, pokud nejde zároveň o osobu, které vlastník zvíře svěřil (viz níže). Pro určení těchto dalších osob jsou důležité nikoliv právní, ale faktické poměry.<sup>495</sup> Jako kritéria pro dovození tohoto vztahu lze použít výše uvedená kritéria pro dovození postavení držitele zvířete v rámci německého práva s tím, že (pouze) u osoby, které bylo zvíře svěřeno, musí být dán ještě i akt svěřeni ze strany vlastníka a výkon faktické moci pro jiného.<sup>496</sup>

Obdobně jako hlavní inspirační zdroj české právo ale stanoví, že osoba, které vlastník zvíře svěřil, odpovídá pouze na základě subjektivní odpovědnosti (srov. § 2934 věta druhá OZ, § 834 BGB). Pokud dojde k situaci, kdy osoba, které bylo zvíře svěřeno, je zároveň i osobou, která zvíře chová nebo jinak používá, je dle české teorie rozhodující první kritérium, a proto se i v těchto situacích uplatní subjektivní odpovědnost.<sup>497</sup>

---

<sup>492</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 833. Op. cit. sub 6, m. č. 30.

<sup>493</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2933. Op. cit. sub 9, m. č. 50.

<sup>494</sup> Srov. VON BAR, C., CLIVE, E. Op. cit. sub 2, s. 3496.

<sup>495</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2933. Op. cit. sub 9, m. č. 56.

<sup>496</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2933. Op. cit. sub 9, m. č. 73.

<sup>497</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2933. Op. cit. sub 9, m. č. 76-77.

Ukažme si tuto problematiku stručně na příkladu útulku pro zvířata, který má v dispozici např. psy svěřené mu třetí osobou. Dle německého přístupu je zpravidla dána jeho objektivní odpovědnost za škody způsobené těmito psy, neboť útulek splňuje výše uvedená kritéria pro určení pána zvířete.<sup>498</sup> Podle české úpravy však útulek za předpokladu, že mu zvíře bylo svěřeno do péče a útulek zároveň není jeho vlastníkem, odpovídá za škody takového zvířete jen v rámci subjektivní odpovědnosti.<sup>499</sup>

Z pohledu obecných východisek objektivní odpovědnosti pro určení odpovědné osoby není i v tomto ohledu český přístup na poli odpovědnosti za zvířata zcela vhodný. Odpovědná osoba by totiž měla vždy korespondovat s osobou, která má faktickou kontrolu nad danou nebezpečnou aktivitou a/nebo má z této aktivity užitek (viz 3.5).

Stejně jako vlastníkovému motorového vozidla není opodstatněné ukládat přísnou objektivní odpovědnost vlastníkovému psa, kterého má k dispozici jiná osoba, která ho nejen krmí, ale také rozhoduje, kdy, kde a jak se takový pes bude pohybovat. Touto osobou sice bude ve většině případů sám vlastník, ale nemusí tomu tak být vždy. Proto je z mého pohledu vhodnější přístup, podle kterého je odpovědnou pouze osoba, která má nad zvířetem faktickou moc (tzv. pán zvířete nebo – terminologií OZ – osoba, která zvíře chová nebo jinak používá) tak, jak je to nejen v německém nebo rakouském právu (*Halter*), ale i např. v DCFR (*keeper*).

#### 4.2.5.5 Škoda

V českém právu se uplatní obecná ustanovení ke způsobu a rozsahu náhrady škody. Je rovněž třeba dospět i k vyloučení náhrady čisté majetkové újmy<sup>500</sup> a na základě argumentace převzetím rizika i náhrady škody vzniklé samotnému vlastníkovému zvířete nebo osobě, které zvíře bylo svěřeno nebo která zvíře chová nebo jinak používá.<sup>501</sup>

#### 4.2.5.6 Kritické shrnutí

České právo stanovuje objektivní odpovědnost za zvíře jen ve vztahu k vlastníkovému a ke zvířatům, která nejsou domácí zvířata sloužící k výkonu výdělečné činnosti, k obživě nebo k asistenci osobě se zdravotním postižením.

---

<sup>498</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 833. Op. cit. sub 6, m. č. 32.

<sup>499</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2933. Op. cit. sub 9, m. č. 85.

<sup>500</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2933. Op. cit. sub 9, m. č. 41.

<sup>501</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2933. Op. cit. sub 9, m. č. 44 a násl. Srov. KÖTZ, H., WAGNER, G. Op. cit. sub 5, s. 213. „*Wer einen großen Schäferhund hält, gefährdet damit automatisch seine Nachbarn, die ihrerseits bloß einen Wellensittich haben, von dem keinerlei Gefahren für die Rechtsgüter Dritter ausgehen. Wenn aber der Sohn des Wellensittich-Halters sich aufdrängt, mit dem Hund Gassi zu gehen, kann er sich nicht auf § 833 S. 1 berufen, wenn er gebissen wird. Aus demselben Grund sind auch Ansprüche des Reiters gegen den Pferdehalter zu verneinen.*“

Pro toto rozlišování však scházejí přesvědčivé důvody. Specifické nebezpečí zvířete spočívá obecně v jeho nekontrolovatelnosti, nevypočitatelnosti (*Unberechenbarkeit*), která odůvodňuje i uložení objektivní odpovědnosti. To platí bez ohledu na účel, kvůli kterému jsou zvířata chována. Chovatelé užitkových zvířat mají navíc také většinou možnost promítnout cenu preventivních opatření, aby ke škodám nedocházelo, i do ceny svých produktů. Ve vztahu k osobám, které zvíře potřebují k asistenci, je pak vhodnější hledat jiné mechanismy jejich podpory než paušálně vyloučit nárok na náhradu škody poškozeného.

Další podstatný problém české právní úpravy na rozdíl od inspiračních zdrojů spatřuji ve vymezení odpovědné osoby. Odpovědná osoba v rámci objektivní odpovědnosti by měla korespondovat s osobou, která má faktickou kontrolu nad danou nebezpečnou aktivitou a/nebo má z této aktivity užitek. Touto osobou však nemusí být vždy vlastník zvířete. Proto by bylo vhodné odpovědnou osobu vymezit po vzoru inspiračních zdrojů jako tzv. pána zvířete, který by pojmově odpovídal termínu provozovatele, jak jej používá např. koncepce odpovědnosti za provoz dopravních prostředků.

#### **4.2.6 Odpovědnost za práce působící škodu na nemovité věci**

##### **4.2.6.1 Zvláštní nebezpečnost a předpoklady**

Objektivní odpovědnost je v rámci českého práva poněkud překvapivě uložena i tomu, „*kdo, byť oprávněně provádí nebo zajišťuje práce, jimiž se jinému působí škoda na nemovité věci, nebo jimiž se držba nemovité věci znemožní nebo podstatně ztíží.*“<sup>502</sup> V rámci takto obecně formulované činnosti atribut zvláštní nebezpečnosti zjevně schází.<sup>503</sup> Není zřejmé, proč je tato činnost tak nebezpečná, že při ní nelze zabránit vzniku závažné škody ani při vynaložení náležité péče (viz 3.2.3).

Melzer navrhuje na základě teleologické redukce s odkazem na vývoj tohoto ustanovení aplikovat tuto skutkovou podstatu pouze na činnosti obdobné hornické činnosti s obdobným působením na nemovité věci.<sup>504</sup> De lege ferenda se však zdá i tak vhodnější tuto skutkovou podstatu odstranit a náhradu škody vzniklé při uvedených činnostech regulovat prostřednictvím jiných skutkových podstat, zejména pak prostřednictvím úpravy odpovědnosti za provozní činnost nebo za provoz zvlášť nebezpečný.<sup>505</sup>

---

<sup>502</sup> Ustanovení § 2926 OZ: „*Kdo, byť oprávněně provádí nebo zajišťuje práce, jimiž se jinému působí škoda na nemovité věci, nebo jimiž se držba nemovité věci znemožní nebo podstatně ztíží, nahradí škodu z toho vzniklou.*“

<sup>503</sup> Srov. rovněž MELZER, F. Komentář k § 2926. Op. cit. sub 9, m. č. 10.

<sup>504</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2926. Op. cit. sub 9, m. č. 12.

<sup>505</sup> Shodně MELZER, F. Komentář k § 2926. Op. cit. sub 9, m. č. 65.



Tato odpovědnost vyžaduje splnění následujících základních předpokladů: (1) provádění nebo zajišťování prací, (2) příčinná souvislost (3), odpovědná osoba a (4) vznik škody.

I s ohledem na nemožnost ospravedlnění uvedené odpovědnosti není překvapující, že se obdobná úprava nevyskytuje ani v rámci evropských projektů (PETL, DCFR), ani v německém nebo rakouském právu. Lze pouze doplnit, že obdobnou úpravu upravoval již OZ 1964,<sup>506</sup> ale rovněž ani tato úprava neposkytuje uspokojivou odpověď po důvodech objektivní odpovědnosti v tomto případě.

#### 4.2.6.2 Provádění nebo zajišťování prací

Uvedená skutková podstata objektivní odpovědnosti je problematická v tom, že obecně zmiňuje práce, aniž by je blíže specifikovala. Za práce tak lze považovat všechny druhy aktivit i přesto, že zákon má na mysli zřejmě především stavební práce.<sup>507</sup> Mezi prováděním a zajišťováním prací, čímž lze rozumět jejich obstarání prostřednictvím jiné osoby,<sup>508</sup> není podstatný rozdíl. Za obě aktivity je ukládána objektivní odpovědnost.

Jak již bylo zmíněno, lze se v české teorii setkat i s názorem, že uvedené ustanovení je i přes jeho obecné znění omezeno pouze na činnosti obdobné hornické činnosti.<sup>509</sup> Zvláštní nebezpečí je pak spatřováno např. v narušení stability pozemku, působení otřesů nebo změně stavu spodní vody.<sup>510</sup> S ohledem na jiné skutkové podstaty deliktní odpovědnosti je však i toto vymezení problematické. V případě, že bude mezi osobou provádějící nebo zajišťující tyto činnosti a poškozeným smluvní vztah, lze postupovat i dle úpravy náhrady škody za porušení smluvní povinnosti.

Oprávněnost nebo neoprávněnost provádění nebo zajišťování prací není rozhodující. Toto upřesnění je však v rámci objektivní odpovědnosti nadbytečné, neboť objektivní odpovědnost protiprávnost v jednání i tak nepředpokládá (viz 3.1.4).

#### 4.2.6.3 Příčinná souvislost

Pro dovození povinnosti nahradit škodu je dále nutné dovodit příčinnou souvislost mezi prováděním nebo zajišťováním prací a vzniklou škodou. Tento předpoklad lze dále rozdělit na prokázání příčinné souvislosti mezi prováděním nebo zajišťováním prací a zásahem do chráněného

---

<sup>506</sup> Srov. ustanovení § 420a odst. 2 písm. c) OZ 1964: „Škoda je způsobena provozní činností, je-li způsobena [...] oprávněným prováděním nebo zajištěním prací, jimiž je způsobena jinému škoda na nemovitosti nebo je mu podstatně ztíženo nebo znemožněno užívání nemovitosti.“

<sup>507</sup> Srov. BEZOUŠKA P. Komentář k § 2926. Op. cit. sub 14, s. 1610.

<sup>508</sup> Srov. BEZOUŠKA P. Komentář k § 2926. Op. cit. sub 14, s. 1610. Srov. MELZER, F. Komentář k § 2926. Op. cit. sub 9, m. č. 27.

<sup>509</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2926. Op. cit. sub 9, m. č. 18.

<sup>510</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2926. Op. cit. sub 9, m. č. 20.

statku (nemovité věci nebo jejího užívání) a příčinné souvislosti mezi tímto zásahem a vzniklou škodou.<sup>511</sup>

#### **4.2.6.4 Odpovědná osoba**

Uvedené ustanovení neobsahuje v tomto směru žádná omezení, a tak odpovědnou osobou může být kdokoli, kdo takové práce provádí nebo zajišťuje. Toto vymezení je ospravedlnitelné vzhledem k tomu, že tato osoba bude mít pravděpodobně nad těmito aktivitami největší kontrolu. Detailnější analýza postrádá s ohledem na závěr o nesprávnosti této skutkové podstaty význam.

#### **4.2.6.5 Škoda**

Předpoklad vzniku škody je omezen pouze na škody na nemovitých věcech nebo na škody vzniklé v důsledku znemožnění nebo podstatného ztížení držby nemovitých věcí. Škodou na nemovitých věcech se rozumí zásah do jejich fyzické integrity a zahrnuje i následné škody, a to i ve formě nemajetkové újmy způsobené v důsledku zásahu do života, tělesné integrity nebo zdraví člověka.<sup>512</sup>

Znemožnění nebo podstatné ztížení držby je třeba vykládat jako znemožnění nebo podstatné ztížení užívání nemovité věci ze strany jejího držitele.<sup>513</sup> Typickým příkladem takové škody bude ušlý zisk vlastníka hotelu z důvodu poškození přístupové cesty k hotelovému objektu na sousedním pozemku.

#### **4.2.6.6 Kritické shrnutí**

Skutková podstata odpovědnosti za práce působící škodu na nemovité věci neodpovídá důvodům pro stanovení objektivní odpovědnosti. Jelikož jsou práce vymezeny natolik obecně, že za ně lze považovat všechny druhy aktivit, atribut zvláštní nebezpečnosti jako důvod pro uložení objektivní odpovědnosti u nich zjevně schází. Není zřejmé, proč je tato činnost tak nebezpečná, že při ní nelze zabránit vzniku závažné škody ani při vynaložení náležité péče.

S ohledem na to se zdá vhodné tuto skutkovou podstatu *de lege ferenda* zcela odstranit a náhradu škody vzniklé při uvedených činnostech regulovat prostřednictvím jiných skutkových podstat, zejména pak prostřednictvím úpravy odpovědnosti za provozní činnost nebo za provoz zvláště nebezpečný v závislosti na nebezpečnosti konkrétních aktivit.

---

<sup>511</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2926. Op. cit. sub 9, m. č. 50.

<sup>512</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2926. Op. cit. sub 9, m. č. 38, 49.

<sup>513</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2926. Op. cit. sub 9, m. č. 41. Srov. rovněž PAŠEK, M. Komentář k § 2926. Op. cit. sub 77, m. č. 9.

## 4.2.7 Odpovědnost za vadnou věc použitou při plnění závazku

### 4.2.7.1 Zvláštní nebezpečnost a předpoklady

České právo upravuje speciálně i náhradu škody způsobenou věcí. První ze skupiny těchto skutkových podstat je odpovědnost za věc použitou při plnění závazku: „*Kdo je povinen někomu něco plnit a použije při tom vadnou věc, nahradí škodu způsobenou vadou věci. To platí i v případě poskytnutí zdravotnických, sociálních, veterinárních a jiných biologických služeb.*“<sup>514</sup>

Zvláštní nebezpečnost v rámci této skutkové podstaty lze spatřovat alespoň u některých věcí použitých při plnění závazku, tedy nejčastěji při plnění smluvních povinností ze strany dlužníků. V uvedených případech se lze domáhat náhrady škody ale také na základě ustanovení o smluvní odpovědnosti (§ 2913 OZ). S ohledem na to se jeví být uvedená deliktní skutková podstata velmi problematická (viz 4.2.7.3).

Tato odpovědnost vyžaduje splnění následujících základních předpokladů: (1) věc použitá při plnění závazku, (2) vada věci, (3) škoda způsobená vadou věci, (4) odpovědná osoba a (5) vznik škody.

Co týče zde analyzovaných inspiračních zdrojů, ani v rámci evropských projektů (PETL, DCFR), ani v německém nebo rakouském právu se s podobnou deliktní úpravou nelze setkat. Obdobnou úpravu obsahoval již OZ 1964,<sup>515</sup> ale ani jeho koncepce není z pohledu důvodů objektivní odpovědnosti přesvědčivá.

### 4.2.7.2 Věc použitá při plnění závazku

Věc je v českém právu vymezena velmi široce a zahrnuje jak hmotné, tak nehmotné předměty.<sup>516</sup> Závazkem je třeba rozumět soukromoprávní vztah dlužníka a věřitele, na základě kterého má věřitel vůči dlužníku právo na určité plnění jako na pohledávku a dlužník má povinnost toto právo splněním dluhu uspokojit.<sup>517</sup> Závazek vzniká v první řadě ze smlouvy a v některých dalších případech předvídaných zákonem.<sup>518</sup>

Význam druhé věty uvedeného ustanovení o tom, že se vztahuje i na poskytnutí zdravotnických, sociálních, veterinárních a jiných biologických služeb, lze spatřovat v aplikaci

---

<sup>514</sup> Ustanovení § 2936 OZ.

<sup>515</sup> Srov. ustanovení § 421a OZ 1964: „(1) Každý odpovídá i za škodu způsobenou okolnostmi, které mají původ v povaze přístroje nebo jiné věci, jichž bylo při plnění závazku použito. Této odpovědnosti se nemůže zprostit. (2) Odpovědnost podle odstavce 1 se vztahuje i na poskytování zdravotnických, sociálních, veterinárních a jiných biologických služeb.“

<sup>516</sup> Srov. ustanovení § 489 OZ: „Věc v právním smyslu (dále jen „věc“) je vše, co je rozdílné od osoby a slouží potřebě lidí.“ Odlišně např. § 99 BGB: „Sachen im Sinne des Gesetzes sind nur körperliche Gegenstände.“

<sup>517</sup> Ustanovení § 1721 OZ: „Ze závazku má věřitel vůči dlužníku právo na určité plnění jako na pohledávku a dlužník má povinnost toto právo splněním dluhu uspokojit.“

<sup>518</sup> Srov. ustanovení § 1723 odst. 1 OZ: „Závazek vzniká ze smlouvy, z protiprávního činu, nebo z jiné právní skutečnosti, která je k tomu podle právního řádu způsobilá.“

této odpovědnosti také na mimozávazkové povinnosti v těchto oblastech.<sup>519</sup> Další význam lze spatřovat v rozšíření odpovědnosti i na předměty, které nelze přesvědčivě podřadit pod věci v právním smyslu.<sup>520</sup>

Je třeba doplnit, že uvedené spojení – věc použitá při plnění závazku – rovněž vylučuje škodu způsobenou vadnou věcí, pokud je sama předmětem závazku. Např. pokud věc, která je předmětem koupě, způsobí kupujícímu škodu v důsledku své vady.<sup>521</sup> Melzer však dovozuje odlišnou situaci v případě, že věc je sama předmětem plnění, pokud jde o poskytování služeb uvedených ve větě druhé daného ustanovení.<sup>522</sup> Tak by např. v rámci této odpovědnosti odpovídala lékárna i za prodaný vadný lék.<sup>523</sup> Přesvědčivější je však řešit i tyto případy na základě standardní odpovědnosti za vady či v rámci smluvní odpovědnosti. Nevidím přesvědčivý důvod, proč by poškozený zrovna v těchto případech měl požívat větší ochranu než v rámci již tak dost přísné smluvní odpovědnosti.

#### 4.2.7.3 Vada věci

Při vymezení pojmu vady věci lze zvažovat použití definice vady výrobku jako absenci bezpečnosti, jak ji lze od výrobku rozumně očekávat (viz 4.2.3.3) nebo použití vymezení vadného plnění ve smyslu závazkového práva, které lze stručně shrnout tak, že „*předmět plnění je vadný, pokud nemá vlastnosti ujednané, stanovené nebo obvyklé.*“<sup>524</sup>

Jako přesvědčivé se jeví ve vztahu k osobám v rámci závazku dospět k závěru, že vada věci je dána tehdy, pokud nemá vlastnosti ujednané, stanovené nebo obvyklé. Není rozumného důvodu, aby si osoby nemohly sjednat (v rámci případných zákonných limitů) kvalitu plnění včetně např. při plnění použitých prostředků nebo nástrojů. Pokud tak však neučiní, je třeba při stanovení obvyklých vlastností použít objektivní vymezení stejně jako u vady výrobku.<sup>525</sup> V rámci náhrady škody mezi osobami mimo závazkový vztah by však měla být s ohledem na hodnotovou koherenci vždy použita objektivní definice odpovídající definici vady výrobku.

Obdobně jako v případě odpovědnosti za vadný výrobek lze pochybovat o správnosti zvolené koncepce odpovědnosti. V příslušné části bylo dovozeno (viz 4.2.3.4), že objektivní odpovědnost má být ukládána jen právě za ty výrobky, které jsou schopné způsobit závažnou škodu i při vynaložení náležité péče odpovědné osoby. Takové vymezení odpovědnosti za výrobek

---

<sup>519</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2936. Op. cit. sub 9, m. č. 40.

<sup>520</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2936. Op. cit. sub 9, m. č. 48 a násl.

<sup>521</sup> MELZER, F. Komentář k § 2936. Op. cit. sub 9, m. č. 71.

<sup>522</sup> MELZER, F. Komentář k § 2936. Op. cit. sub 9, m. č. 80. Srov. rovněž PAŠEK, M. Komentář k § 2936. Op. cit. sub 77, m. č. 7.

<sup>523</sup> MELZER, F. Komentář k § 2936. Op. cit. sub 9, m. č. 82.

<sup>524</sup> MELZER, F. Komentář k § 2936. Op. cit. sub 9, m. č. 54.

<sup>525</sup> MELZER, F. Komentář k § 2936. Op. cit. sub 9, m. č. 61.

by de lege ferenda naplnilo účel objektivní odpovědnosti a bylo by i dostatečně flexibilní tak, aby mohlo reagovat na budoucí vývoj. Obdobně lze uvažovat i o věci, pokud by se jednalo o deliktní odpovědnost v rámci § 2936 druhá věta OZ. Srovnatelnou roli v tomto ohledu však může sehrát odpovědnost za provozní činnost a za provoz zvláště nebezpečný. Pokud je níže prosazováno odstranění této skutkové podstaty, není proto třeba tuto část zvláště zachraňovat.

Daná skutková podstata v první větě však míří na vztah dlužníka a věřitele, kteří si mezi sebou mohou vlastnosti použité věci sjednat a z důvodu smluvního vztahu by měli legitimně očekávat i vyšší úroveň ochrany. Proto mám za to, že zde nejde o identickou situaci jako v případě odpovědnosti za vadný výrobek. Smluvní aspekt uvedené skutkové podstaty je však problematický, protože v českém právu je zakotvena i smluvní odpovědnost za škodu, která dopadá i na porušení tzv. ochranných povinností (*Schutzpflichten*), tedy povinností ohledu na právní statky druhé smluvní strany<sup>526</sup> a která srovnatelnou situaci upravuje odlišně (srov. § 2913 OZ). Zakotvení odpovědnosti za vadu věci vedle smluvní odpovědnosti tak představuje nesystémové řešení. Z těchto důvodů lze de lege ferenda prosazovat odstranění této skutkové podstaty.<sup>527</sup>

#### 4.2.7.4 Škoda způsobená vadou věci

Mezi vznikem škody a vadou věci musí být příčinná souvislost. V rámci objektivní odpovědnosti je rovněž třeba dovodit, že se při vzniku škody realizovalo právě to zvýšené nebezpečí, které je spojeno s danou aktivitou, případně s věcí. V uvedeném případě uvedená skutková podstata za nebezpečí považuje vadu věci. Proto není uvedený předpoklad naplněn např. tehdy, pokud ke škodě dojde v důsledku nesprávného použití věci ze strany jejího uživatele.<sup>528</sup>

#### 4.2.7.5 Odpovědná osoba

Odpovědnou osobou může být každý, kdo použil vadnou věc při plnění svého závazku. V případě poskytování zdravotnických, sociálních, veterinárních a jiných biologických služeb dle druhé věty daného ustanovení je odpovědnou osobou každý poskytovatel těchto služeb. S ohledem na závěry o ideálním nastavení odpovědné osoby (viz 3.5) je uvedené vymezení v zásadě správné. Odpovědná osoba totiž bude mít většinou nad danou aktivitou faktickou kontrolu. Detailnější analýza ovšem postrádá s ohledem na závěr o nesprávnosti této skutkové podstaty význam.

---

<sup>526</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2936. Op. cit. sub 9, m. č. 13.

<sup>527</sup> Shodně MELZER, F. Komentář k § 2936. Op. cit. sub 9, m. č. 95.

<sup>528</sup> MELZER, F. Komentář k § 2936. Op. cit. sub 9, m. č. 85.

#### **4.2.7.6 Škoda**

Uvedený druh odpovědnosti předpokládá škodu nijak nespecifikuje, a proto se uplatní obecná ustanovení ke způsobu a rozsahu náhrady škody.

#### **4.2.7.7 Kritické shrnutí**

Obdobně jako v případě odpovědnosti za vadný výrobek lze pochybovat o správnosti koncepce odpovědnosti za vadnou věc použitou při plnění závazku. Objektivní odpovědnost má být ukládána jen právě za ty věci, které jsou schopné způsobit závažnou škodu i při vynaložení náležité péče odpovědné osoby. To bezpochyby platí v rámci deliktního práva.

Daná skutková podstata však převážně míří na vztah dlužníka a věřitele, kteří si mezi sebou mohou vlastnosti použité věci sjednat a z důvodu smluvního vztahu by měli legitimně očekávat i vyšší úroveň ochrany. Smluvní aspekt uvedené skutkové podstaty je však problematický, protože v českém právu je zakotvena i smluvní odpovědnost za škodu, která srovnatelnou situaci upravuje odlišně. Zakotvení odpovědnosti za vadu věci vedle smluvní odpovědnosti tak představuje nesystémové řešení. Z těchto důvodů lze de lege ferenda prosazovat odstranění této skutkové podstaty.

### **4.2.8 Odpovědnost za pád nebo vyhození věci**

#### **4.2.8.1 Zvláštní nebezpečnost a předpoklady**

Odpovědnost za škodu způsobenou pádem nebo vyhozením věci navazuje na ustanovení o odpovědnosti za škodu, kterou způsobila věc sama od sebe. Způsobí-li škodu věc sama od sebe, nahradí škodu ten, kdo nad věcí měl mít dohled. Nelze-li takovou osobu jinak určit, platí, že jí je vlastník věci. Kdo prokáže, že náležitý dohled nezanedbal, zproští se povinnosti k náhradě (§ 2937 odst. 1 OZ). Zanedbání náležitého dohledu však poukazuje na to, že nejde o skutkovou podstatu objektivní odpovědnosti, nýbrž o subjektivní odpovědnost s výslovně presumovaným zaviněním.

Naopak dle § 2937 odst. 2 OZ platí, že způsobila-li škodu věc pádem nebo vyhozením z místnosti nebo podobného místa, nahradí škodu společně a nerozdílně s tím, kdo je povinen k náhradě podle odstavce 1 (tedy osoba s povinností dohledu), i osoba, která takové místo užívá, a nelze-li ji určit, vlastník nemovité věci.

Druhý odstavec již možnost zproštění ve formě prokázání nezanedbání náležité péče neumožňuje, a proto se jedná o skutkovou podstatu objektivní odpovědnosti za škodu způsobenou pádem nebo vyhozením věci.

Zvláštní nebezpečí je spatřováno ve zvýšené nebezpečnosti pádu z vyvýšeného místa.<sup>529</sup> Je zřejmé, že i vcelku obyčejné věci padající z několika pater mohou způsobit závažné a nevratné škody. Navíc v těchto případech poškozený není často schopen ani nijak reagovat, aby škodu zmírnil. To do určité míry platí i o tekutinách, které jsou vylévány z velké výšky.

Tato skutková podstata vyžaduje splnění následujících základních předpokladů: (1) pád nebo vyhození věci, (2) pád nebo vyhození z místnosti nebo podobného místa, (3) příčinná souvislost, (4) odpovědná osoba a (5) vznik škody.

Co se týče inspiračních zdrojů, v evropských projektech (PETL, DCFR) i v německém právu podobné ustanovení schází. V rakouském právu se znění tohoto ustanovení blíží znění ustanovení § 1318 ABGB,<sup>530</sup> které v sobě má však prvky subjektivní odpovědnosti. Toto ustanovení totiž vyžaduje rovněž nebezpečné pověšení nebo postavení věci. Rakouská soudní praxe pak jde ještě dále, když v zásadě jako předpoklad pro dovození odpovědnosti vyžaduje, aby byl vznik škody předvídatelný a ten, kdo má být k dispozici (*Wohnungsinhaber*) jí mohl zabránit.<sup>531</sup> Je zřejmé, že toto kritérium se prakticky překrývá s předpokladem nedbalosti odpovědné osoby. V českém právu však obdobný předpoklad schází.

#### 4.2.8.2 Pád nebo vyhození věci

Jak již bylo uvedeno na jiných místech této práce, věc je v českém právu vymezena velmi široce a zahrnuje jak hmotné, tak nehmotné předměty. U této skutkové podstaty je však nutné dovodit omezení pojmu věci jen na hmotné předměty. Právě jedině ony mohou totiž padat či být vyhazovány. To platí i pro zvířata, na která by se tato úprava měla rovněž uplatnit.<sup>532</sup> Část české teorie pak dovozuje použití této úpravy i v případě pádu nebo vyhození člověka (živého i mrtvého).<sup>533</sup> Z mého pohledu je však tento závěr pochybný s ohledem na to, že neživé předměty na rozdíl od živého člověka může a má mít odpovědná osoba pod kontrolou.

<sup>529</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2937. Op. cit. sub 9, m. č. 57.

<sup>530</sup> § 1318 ABGB: „Wird jemand durch das Herabfallen einer gefährlich aufgehängten oder gestellten Sache, oder durch Herauswerfen oder Herausgießen aus einer Wohnung beschädigt; so haftet derjenige, aus dessen Wohnung geworfen oder gegossen worden, oder die Sache herabgefallen ist, für den Schaden.“

Pro úplnost příkládám rovněž i znění ustanovení obsažené v oficiálním českém překladu obecného občanského zákoníku: „Je-li někdo poškozen pádem věci nebezpečně pověšené nebo postavené nebo vyhozením něčeho nebo vylitím z bytu; ručí za škodu ten, z jehož bytu bylo hozeno nebo lito, nebo věc spadla.“

<sup>531</sup> Srov. HARRER, F. Komentář k § 1318. Op. cit. sub 451, m. č. 3. „Die Judikatur wendet jedoch – von Ausnahmen abgesehen – § 1318 nur unter der Voraussetzung an, dass die Schadensentwicklung vorhersehbar war und durch den Wohnungsinhaber auch verhindert werden konnte.“

<sup>532</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2937. Op. cit. sub 9, m. č. 67.

<sup>533</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2937. Op. cit. sub 9, m. č. 67.

Pád i vyhození věci mají jako společný znak pohyb shora dolů. Vyhození je na rozdíl od pádu iniciováno člověkem, ale vzhledem k tomu, že právní důsledky obou aktivit jsou stejné, nemusí být mezi nimi podrobně rozlišováno.<sup>534</sup>

Česká úprava na rozdíl od rakouské výslovně nezmiňuje i možnost vylití (tekutiny). Analogicky lze však dovodit, že se tato odpovědnost právě i s ohledem na zvláštní nebezpečí kombinace výšky a některých tekutin použije i v tomto případě.<sup>535</sup> U vylití se zdá přesvědčivé dovodit, že může jít i o situaci, kdy je škoda způsobena prosáknutím kapaliny do níže položeného prostoru (vytopení bytové jednotky apod.). Takovou aplikaci podobného ustanovení připouští i rakouská doktrína.<sup>536</sup>

#### **4.2.8.3 Z místnosti nebo podobného místa**

Místnost by i s ohledem na uvedené doplnění podobného místa měla být vykládána velmi široce. Půjde o každý uzamykatelný prostor obklopený stěnami, stropem a podlahou na vyvýšeném místě.<sup>537</sup> Pojem podobné místo pak bude obsahovat všechny obdobně vyvýšené prostory, u kterých je velmi pravděpodobné, že bude docházet ke stejně nebezpečným situacím a odpovědná osoba nad nimi může mít obdobnou kontrolu. Jde v první řadě o balkón, lodžii, terasu apod.<sup>538</sup>

#### **4.2.8.4 Příčinná souvislost**

Pro dovození povinnosti nahradit škodu je dále nutné dovodit příčinnou souvislost mezi pádem nebo vyhozením věci a vzniklou škodou. Opět je možné poukázat na to, že by měl být zkoumán i ochranný účel ustanovení spočívající v ochraně před padajícími předměty. Tzn. právo na náhradu škody by poškozený neměl mít např. tehdy, pokud mu vznikne škoda v důsledku vyhození věci ze dveří souseda na stejném patře,<sup>539</sup> neboť se zde nerealizovalo riziko, před kterým má dané ustanovení chránit.

#### **4.2.8.5 Odpovědná osoba**

V rámci dané odpovědnosti může být za způsobenou škodu odpovědných hned několik osob. Na prvním místě zákon přebírá z předchozího ustanovení jako odpovědnou osobu toho, kdo nad věcí, která spadla nebo byla vyhozena, měl mít dohled. Z mého pohledu se s ohledem na účel této odpovědnosti však neuplatní i další věty předchozího ustanovení včetně možnosti zproštění se odpovědnosti (viz výše 4.2.8.1).

---

<sup>534</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2937. Op. cit. sub 9, m. č. 62-64.

<sup>535</sup> Shodně MELZER, F. Komentář k § 2937. Op. cit. sub 9, m. č. 65.

<sup>536</sup> Srov. HARRER, F. Komentář k § 1318. Op. cit. sub 451, m. č. 9.

<sup>537</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2937. Op. cit. sub 9, m. č. 71-73.

<sup>538</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2937. Op. cit. sub 9, m. č. 75.

<sup>539</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2937. Op. cit. sub 9, m. č. 74.



Společně a nerozdílně s osobou s povinností dohledu je i uživatel, tedy osoba, která místo užívá. Takovou osobou je např. vlastník, který prostor užívá pro svou vlastní potřebu, nájemce nebo i podnájemce. Je zřejmé, že ale např. nájemce bude ve většině případů i osobou s povinností dohledu nad věcí, takže uvedené rozlišování bude dle mého soudu nadbytečné. Případné problémy, pokud by šlo o rozdílné osoby, by se daly překlenout adekvátním výkladem. Ostatně lze odkázat i na výše uvedenou rakouskou úpravu, která za odpovědnou osobu považuje jen osobu, která má prostor fakticky k dispozici.

Třetí možnou odpovědnou osobou je pak vlastník věci, a to v případě, že osobu, která místo užívá, nelze určit. Toto pravidlo řeší především případnou důkazní nouzi poškozeného a lze ho i v rámci objektivní odpovědnosti považovat za přijatelné řešení (viz 4.2.1.4).

V české doktríně je však kritizováno uložení povinnosti k náhradě škody v situaci, kdy vyhození učinila osoba, která do příslušných prostor vnikla svémocně, a de lege ferenda je navrhováno zakotvit pro tyto situace ve prospěch odpovědných osob liberační důvod.<sup>540</sup> Rakouská úprava uvedený problém dokáže vyřešit právě na základě nemožnosti dovést nedbalost v takovém případě.<sup>541</sup> Toto české právo neumožňuje, a proto by s ohledem na ideální koncepci odpovědné osoby v rámci objektivní odpovědnosti (viz 3.5), které zde uvedené řešení jinak v zásadě odpovídá, byl liberační důvod přínosem.

Jako vhodnější řešení ve vztahu ke struktuře OZ by však z mého pohledu bylo převzetí obdobné úpravy v rámci odpovědnosti za provoz dopravních prostředků (§ 2929 OZ). Osoba, která do prostoru vnikla svémocně, by škodu nahradila namísto odpovědných osob. Společně a nerozdílně s ní by však škodu měla povinnost nahradit i ta odpovědná osoba, která jí takové vniknutí a kontrolu nad prostorem z nedbalosti umožnila.

#### **4.2.8.6 Škoda**

Uvedený druh odpovědnosti předpoklad škody nijak nespecifikuje, a proto se uplatní obecná ustanovení ke způsobu a rozsahu náhrady škody.

#### **4.2.8.7 Kritické shrnutí**

S ohledem na zvláštní nebezpečí pádu věcí nebo vytékání kapalin z vyvýšeného místa, které mohou způsobit závažné a nevratné škody, je objektivní odpovědnost za pád nebo vyhození věci nastavena v českém právu adekvátně.

---

<sup>540</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2937. Op. cit. sub 9, m. č. 58.

<sup>541</sup> Srov. HARRER, F. Komentář k § 1318. Op. cit. sub 451, m. č. 3.

Závažné výhrady lze mít pouze ke komplikovanému vymezení odpovědné osoby, kdy je z mého pohledu nadbytečně rozlišovat mezi osobou s povinností dohledu nad věcí a uživatelem příslušných prostor, neboť se bude jednat většinou o stejnou osobu a případné problémy by se daly překlenout výkladem.

Pokud má být dále odpovědná osoba v rámci objektivní odpovědnosti ideálně vymezena jako osoba, která má faktickou kontrolu nad danou nebezpečnou aktivitou a užítky z této aktivity, pak není vhodné ukládat uvedeným odpovědným osobám (osoba s povinností dohledu, uživatel nebo případně vlastník) odpovědnost i v případě, kdy vyhození věci učinila osoba, která do příslušných prostor vnikla svémocně. De lege ferenda lze proto navrhnout, aby za škodu odpovídala sama tato osoba a osoba s povinností dohledu nebo uživatel, případně vlastník příslušných prostor by s ní byli povinni nahradit škodu společně a nerozdílně jen tehdy, pokud jí takové vniknutí a kontrolu nad prostorem z nedbalosti umožnili.

## **4.2.9 Odpovědnost za zřícení budovy nebo odloučení její části**

### **4.2.9.1 Zvláštní nebezpečnost a předpoklady**

Ve vztahu k odpovědnosti za věci občanský zákoník stejně jako většina zde analyzovaných inspiračních zdrojů obsahuje i odpovědnost za škodu způsobenou zřícením budovy nebo odloučením její části. Dle § 2938 odst. 1 OZ nahradí při zřícení budovy nebo odloučení její části v důsledku vady budovy nebo nedostatečného udržování budovy její vlastník škodu z toho vzniklou. Druhý odstavec pak ukládá odpovědnost za splnění určitých předpokladů i předchozímu vlastníkovu budovy.<sup>542</sup>

Zvláštní nebezpečnost je spatřována v charakteru budovy, jejíž poškození může mít pro člověka závažné následky i s ohledem na to, že v budovách a kolem nim dochází typicky k většímu výskytu lidí.<sup>543</sup>

Tato skutková podstata vyžaduje splnění následujících základních předpokladů: (1) budova jako zdroj nebezpečí, (2) zřícení nebo odloučení části, (3) zřícení nebo odloučení v důsledku vady budovy nebo nedostatečného udržování budovy, (4) příčinná souvislost, (5) odpovědná osoba a (6) vznik škody.

PETL z důvodu své generální skutkové podstaty objektivní odpovědnosti obdobnou úpravu výslovně neobsahuje. DCFR se tomuto tématu naopak věnuje. V článku VI. – 3:202 stanovuje relativně podrobnou úpravu a rovněž deklaruje, že tato úprava má na rozdíl od jiných

---

<sup>542</sup> Ustanovení § 2938 odst. 2 OZ: „Společně a nerozdílně s ním hradí škodu předešlý vlastník, má-li škoda příčinu v nedostatku vzniklém za trvání jeho vlastnického práva, na nějž nástupce neupozornil, a došlo-li ke škodě do roka od zániku jeho vlastnického práva. To neplatí, pokud se jedná o takový nedostatek, o kterém nástupce musel vědět.“

<sup>543</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2938. Op. cit. sub 9, m. č. 13.

inspiračních zdrojů charakter objektivní odpovědnosti.<sup>544</sup> Je však zajímavé, že se vztahuje obecně na nemovité věci (*immovable*), takže se vztahuje i na situaci, kdy se na neudržovaném pozemku třetí osoba zraní např. v důsledku pádu stromu.<sup>545</sup>

V rakouském právu odpovídá dané odpovědnosti skutková podstata v ustanovení § 1319 ABGB.<sup>546</sup> Odpovědnost se však netýká pouze budovy, ale i jiného díla na pozemku. Odpovědnou osobou je v rakouské úpravě jejich držitel (*Besitzer*) a podmínkou je, aby škoda vznikla následkem vadné povahy díla a držitel neprokáže, že vynaložil veškerou nutnou péči k odvrácení nebezpečí. S ohledem na tuto možnost zproštění lze dovodit, že se jedná o subjektivní odpovědnost s presumovaným zaviněním.<sup>547</sup> Stejně jako v rámci DCFR lze pro zajímavost uvést, že je ustanovení analogicky aplikováno i na případ pádu stromu.<sup>548</sup>

Německé právo rovněž prosazuje subjektivní odpovědnost s presumovaným zaviněním. Primárně odpovědnou osobou je zde držitel pozemku (*Grundstückbesitzer*).<sup>549</sup> Odpovědnost se opět netýká pouze budovy, ale i jiného díla spojeného s pozemkem. Tímto dílem se však rozumí objekt vytvořený člověkem, a proto by se zde tato odpovědnost např. na pád stromu na pozemku nevztahovala.<sup>550</sup>

---

<sup>544</sup> VI. – 3:202: Accountability for damage caused by the unsafe state of an immovable:

„(1) A person who independently exercises control over an immovable is accountable for the causation of personal injury and consequential loss, loss within VI. – 2:202 (Loss suffered by third persons as a result of another’s personal injury or death), and loss resulting from property damage (other than to the immovable itself) by a state of the immovable which does not ensure such safety as a person in or near the immovable is entitled to expect having regard to the circumstances including: (a) the nature of the immovable; (b) the access to the immovable; and (c) the cost of avoiding the immovable being in that state.

(2) A person exercises independent control over an immovable if that person exercises such control that it is reasonable to impose a duty on that person to prevent legally relevant damage within the scope of this Article.

(3) The owner of the immovable is to be regarded as independently exercising control, unless the owner shows that another independently exercises control.“

<sup>545</sup> Srov. VON BAR, C., CLIVE, E. Op. cit. sub 2, s. 3480.

<sup>546</sup> § 1319 ABGB: „Wird durch Einsturz oder Ablösung von Teilen eines Gebäudes oder eines anderen auf einem Grundstück aufgeführten Werkes jemand verletzt oder sonst ein Schaden verursacht, so ist der Besitzer des Gebäudes oder Werkes zum Ersatze verpflichtet, wenn die Ereignung die Folge der mangelhaften Beschaffenheit des Werkes ist und er nicht beweist, daß er alle zur Abwendung der Gefahr erforderliche Sorgfalt angewendet habe.“ Pro úplnost přikládám rovněž i znění ustanovení obsažené v oficiálním českém překladu obecného občanského zákoníku: „Bude-li někdo poraněn nebo bude-li způsobena jiná škoda tím, že se zřítí nebo oddělí části budovy nebo jiného díla, vyvedeného na pozemku, je držitel budovy nebo díla povinen náhradou, stala-li se událost následkem vadné povahy díla a nedokáže-li, že užil veškeré nutné péče, nutné pro odvrácení nebezpečnosti.“

<sup>547</sup> Srov. HARRER, F. Komentář k § 1319. Op. cit. sub 451, m. č. 3.

<sup>548</sup> Srov. HARRER, F. Komentář k § 1319. Op. cit. sub 451, m. č. 18.

<sup>549</sup> Srov. § 836 odst. 1 BGB: „Wird durch den Einsturz eines Gebäudes oder eines anderen mit einem Grundstück verbundenen Werkes oder durch die Ablösung von Teilen des Gebäudes oder des Werkes ein Mensch getötet, der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Besitzer des Grundstücks, sofern der Einsturz oder die Ablösung die Folge fehlerhafter Errichtung oder mangelhafter Unterhaltung ist, verpflichtet, dem Verletzten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen. Die Ersatzpflicht tritt nicht ein, wenn der Besitzer zum Zwecke der Abwendung der Gefahr die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet hat.“

<sup>550</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 836. Op. cit. sub 6, m. č. 6.

Melzer přesvědčivě poukazuje na to, že nejvíce podobné znění ve vztahu k české úpravě obsahuje ustanovení § 1148 vládního návrhu občanského zákoníku z roku 1937,<sup>551</sup> nicméně toto ustanovení při bližším pohledu téměř doslovně přebírá německou úpravu, kterou lze tak rovněž označit za významný inspirační zdroj.<sup>552</sup> To vše však s tím rozdílem, že do české úpravy nebyla převzata uvedená možnost zproštění při prokázání vynaložení náležité péče, což vyvolává spory ohledně objektivní nebo subjektivní povahy této skutkové podstaty (viz dále). Jen pro úplnost lze doplnit, že OZ 1964 obdobnou úpravu vůbec neobsahoval.

#### 4.2.9.2 Budova jako zdroj nebezpečí

Zdroj nebezpečí může vycházet jak z nemovité nebo movité budovy, a proto je třeba pojem budovy vykládat extenzivně. Melzer shrnuje, že v českém právu může jít o nadzemní nebo podzemní stavbu, která je prostorově soustředěna a navenek převážně uzavřena obvodovými stěnami a střešní, resp. stropní konstrukcí.<sup>553</sup> Při výkladu se lze inspirovat i německým právem, v rámci kterého je budovou obecně stavba, která poskytuje skrze své prostorové ohraničení ochranu proti vnějším vlivům a je osobám přístupná.<sup>554</sup> Charakter budova neztrácí ani svým případným poškozením.<sup>555</sup>

Oproti některým inspiračním zdrojům česká úprava uvádí pouze budovu a nikoli jiná díla zřízená na pozemku. Protože u jiných děl, pokud jsou vymezeny pouze velmi obecně, lze pochybovat o jejich zvláštní nebezpečnosti, lze tento přístup považovat za správný.<sup>556</sup> Případné problémy lze řešit prostřednictvím jiných skutkových podstat deliktů odpovědnosti, např. prostřednictvím odpovědnosti za provoz zvlášť nebezpečný, pokud by takové dílo vykazovalo znaky zvláštního nebezpečí.

#### 4.2.9.3 Zřícení nebo odloučení části

Zřícení lze vymezit jako kompletní zničení konstrukce budovy, jejíž následkem je její pád.<sup>557</sup> Odloučením je pak pád jakékoli její součásti, např. balkónu nebo i střešní tašky.<sup>558</sup>

---

<sup>551</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2938. Op. cit. sub 9, m. č. 2.

<sup>552</sup> § 1148 vládního návrhu občanského zákoníku z roku 1937: „Způsobí-li se škoda zřícením budovy nebo jiného díla na pozemku zřízeného (lešení a pod.) nebo odloučením části budovy nebo díla, je povinen škodu nahraditi ten, kdo vládne budovou nebo dílem, když zřícení nebo oddělení bylo následek toho, že byly stavby nebo díla vadně zřízeny nebo nedostatečně udržovány. Zprošťuje se však, když zřícení nebo oddělení nastalo přes to, že dbal veškeré pečlivosti podle poměrů potřebné (§ 1122).“

<sup>553</sup> MELZER, F. Komentář k § 2938. Op. cit. sub 9, m. č. 22.

<sup>554</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 836. Op. cit. sub 6, m. č. 7.

<sup>555</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 836. Op. cit. sub 6, m. č. 7.

<sup>556</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2938. Op. cit. sub 9, m. č. 29.

<sup>557</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2938. Op. cit. sub 9, m. č. 37.

<sup>558</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2938. Op. cit. sub 9, m. č. 32.

Skutková podstata by neměla dopadat na případy vědomého lidského působení na budovu, např. v případě vandalismu třetích osob, v důsledku kterého vznikne následně škoda.<sup>559</sup> V takovém případě lze však postupovat opět dle jiných skutkových podstat deliktní odpovědnosti za podmínky splnění příslušných předpokladů.

#### 4.2.9.4 Vada budovy nebo její nedostatečné udržování

V české teorii se dovozuje, že budova je vadná, pokud je v takovém stavu, že by – s rozumnou mírou pravděpodobnosti – ohrozila život nebo zdraví osob nebo zvířat nebo škodu na věcech.<sup>560</sup> Vada může pak spočívat přímo ve vadném postavení budovy nebo v následném nedostatečném (vadném) udržování budovy. Každá z těchto skutečností vede za splnění i ostatních předpokladů k dovození povinnosti k náhradě škody.

Tento přístup připomíná řešení v rámci odpovědnosti za výrobek. Vada výrobku je totiž také vymezena jako absence bezpečnosti, jak ji lze rozumně očekávat (v podrobnostech viz 4.2.3.3). Takto dokonce vymezuje vadu nemovité věci DCFR – srov. čl. VI. – 3:202 odst. 1.<sup>561</sup>

Jak je však zastáváno v této práci, toto vymezení vady je ve skutečnosti projevem subjektivní odpovědnosti. Z takto vymezeného pojmu vady lze totiž usuzovat i na nedbalost osoby, která budovu postavila a/nebo má budovu udržovat.<sup>562</sup> Pokud by si příslušné osoby počínaly náležitě opatrně, budova by očekávanou bezpečnost splňovala, a tedy by nebyla v tomto smyslu vadná.

Nicméně to by bezvýhradně platilo v případě, pokud by osoby dle tohoto ustanovení odpovídaly jen za své vlastní jednání. S ohledem na to, že odpovědnou osobou může být vlastník, který odpovídá za určitých podmínek i za vady budovy způsobené před nabytím svého vlastnického práva (viz 4.2.9.6), je možné dospět obdobně jako u odpovědnosti za výrobek k závěru, že odpovědnost za zřízení budovy nebo odloučení její části je zvláštní koncepcí obsahující prvky subjektivní i objektivní odpovědnosti, přičemž charakter subjektivní odpovědnosti převažuje. To však opět ještě nic nevypovídá o tom, zda je zde tato koncepce odpovědnosti zvolena správně.

Mám za to, že s ohledem na zvýšenou nebezpečnost budov je i tak v tomto ohledu tato odpovědnost nastavena v zásadě ideálně, neboť zřízení budovy většinou již samo o sobě bude v

---

<sup>559</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 836. Op. cit. sub 6, m. č. 12, 26.

<sup>560</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2938. Op. cit. sub 9, m. č. 42.

<sup>561</sup> Srov. VON BAR, C., CLIVE, E. Op. cit. sub 2, s. 3478: „Liability is “strict” in the same sense as it is strict under the Product Liability Directive: the injured person only has to show that the immovable was unsafe (in the language of product liability: “defective”), according to the criteria set out in paragraph (1).“

<sup>562</sup> Srov. VON BAR, C., CLIVE, E. Op. cit. sub 2, s. 3478: „Rather the decisive issue is simply whether it had been ensured that the required safety precautions were actually in place.“

praxi znamenat její vadu.<sup>563</sup> Výjimku by mohly představovat extrémní přírodní vlivy, které v dané lokalitě nelze očekávat, či např. teroristický útok.<sup>564</sup> V těchto případech dovození vady budovy nebude přicházet v úvahu, což se jeví být ale spravedlivým řešením, a proto takto pojatá subjektivní odpovědnost je pro daný účel vyhovující. Výhradu lze však mít k vymezení odpovědné osoby (viz dále).

#### 4.2.9.5 Příčinná souvislost

Příčinnou souvislost je nutné dovést jak mezi vadou budovy a jejím zřícením nebo případně odloučením její části, tak mezi tímto zřícením (odloučením) a konkrétní vzniklou škodou. Při dovození této příčinné souvislosti není přitom rozhodující, zda škoda vznikla poškozenému při jeho výskytu na pozemku, na kterém budova stojí, v budově nebo i mimo tento pozemek a budovu.<sup>565</sup> Rovněž se lze inspirovat německým přístupem a neomezovat aplikaci této skutkové podstaty jen na škody způsobené v důsledku působení kinetické (pohybové) energie. Vlastník poškozeného vozidla má např. právo na náhradu škody i v situaci, kdy do části odloučené budovy na vozovce následně narazil.<sup>566</sup>

#### 4.2.9.6 Odpovědná osoba

Jako primárně odpovědnou osobu uvádí zákon vlastníka budovy. Je třeba dovést, že tím je vlastník budovy k okamžiku jejího zřícení nebo odloučení.<sup>567</sup>

Za určitých podmínek může být spoluodpovědným i předchozí vlastník budovy. A to tehdy, pokud škoda spočívá v nedostatku vzniklém za trvání jeho vlastnického práva, na nějž aktuálního vlastníka neupozornil, a došlo-li ke škodě do roka od zániku jeho vlastnického práva. To však neplatí, pokud se jedná o takový nedostatek, o kterém aktuální vlastník musel vědět.

Velice podobné pravidlo obsahuje ustanovení § 836 odst. 2 BGB ohledně předchozího držitele (*früherer Besitzer*). Účel tohoto pravidla spočívá v tom, aby se odpovědná osoba nezbavila vědoma si rizika, které nastalo, své hrozící odpovědnosti jednoduše tím, že vlastnické právo k budově převede na jinou osobu (v německé úpravě převodem držby příslušného pozemku na

---

<sup>563</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 836. Op. cit. sub 6, m. č. 13-14. „[...] sondern maßgebend ist die Verkehrswidrigkeit des Gebäudes im Zeitpunkt des Einsturzes oder der Teilablösung, wobei die aktuellen Sicherheitsstandards anzulegen sind. Damit ist der Fehlerbegriff der Gebäudehaftung noch stärker objektiviert als derjenige der Produkthaftung, was den Nachweis eines objektiven Mangels erheblich erleichtert. Da ordnungsgemäß errichtete und unterhaltene Bauwerke normalerweise weder einstürzen noch Teile verlieren, spricht bereits der bloße Umstand, dass es zu solchen Ereignissen gekommen ist, für den fehlerhaften Zustand des Werks.“

<sup>564</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 836. Op. cit. sub 6, m. č. 15.

<sup>565</sup> Srov. VON BAR, C., CLIVE, E. Op. cit. sub 2, s. 3478.

<sup>566</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 836. Op. cit. sub 6, m. č. 18.

<sup>567</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2938. Op. cit. sub 9, m. č. 59.

jiného).<sup>568</sup> Je vhodné doplnit, že v německé úpravě je primárně odpovědnou osobou držitel pozemku, to se však neuplatní v případě, kdy je držitelem budovy nebo díla odlišná osoba. Pak je namísto držitele pozemku odpovědnou osobou právě držitel budovy nebo díla.<sup>569</sup> Další výjimku představuje ještě následující ustanovení BGB, dle kterého je odpovědný stejně jako držitel ten, kdo se zavázal, že budovu nebo dílo bude pro držitele udržovat nebo ho je povinen udržovat na základě svých práv užívání.<sup>570</sup>

Je vhodné připomenout, že odpovědná osoba by měla vždy korespondovat s osobou, která má faktickou kontrolu nad danou nebezpečnou aktivitou a/nebo má z této aktivity užitek (viz 3.5). Jelikož touto osobou nemusí být ve všech případech jejich vlastník, měla by být odpovědnou spíše osoba, která má budovu fakticky k dispozici, což může být osoba od vlastníka odlišná. Tak je tomu víceméně i v analyzovaných inspiračních zdrojích (viz výše 4.2.9.1). S ohledem na možné důkazní obtíže poškozeného, je ovšem vhodné, jak již bylo uvedeno i v jiných částech této práce, vlastníka jako odpovědnou osobu presumovat. Trefně to vyjadřuje v rámci obdobné úpravy především DCFR: „*The owner of the immovable is to be regarded as independently exercising control, unless the owner shows that another independently exercises control.*“<sup>571</sup>

#### 4.2.9.7 Škoda

Uvedený druh odpovědnosti předpokládá škodu nijak nespécifikuje, a proto se uplatní obecná ustanovení ke způsobu a rozsahu náhrady škody. Jelikož účelem této skutkové podstaty není ochrana před čistou majetkovou újmou, je její náhrada vyloučena.<sup>572</sup> Protože se jedná o odpovědnost za škodu způsobenou třetími osobami, je rovněž vyloučena náhrada škody způsobené na budově, která byla předmětem zřícení nebo jejíž část se odloučila.<sup>573</sup>

#### 4.2.9.8 Kritické shrnutí

Odpovědnost za zřícení budovy nebo odloučení její části je při bližším pohledu zvláštní koncepcí obsahující prvky subjektivní i objektivní odpovědnosti, přičemž charakter subjektivní odpovědnosti převažuje. S ohledem na zvýšenou nebezpečnost budov je i tak tato odpovědnost

---

<sup>568</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 836. Op. cit. sub 6, m. č. 30.

<sup>569</sup> Srov. § 837 BGB: „*Besitzt jemand auf einem fremden Grundstück in Ausübung eines Rechts ein Gebäude oder ein anderes Werk, so trifft ihn anstelle des Besitzers des Grundstücks die im § 836 bestimmte Verantwortlichkeit.*“

<sup>570</sup> Srov. § 838 BGB: „*Wer die Unterhaltung eines Gebäudes oder eines mit einem Grundstück verbundenen Werkes für den Besitzer übernimmt oder das Gebäude oder das Werk vermöge eines ihm zustehenden Nutzungsrechts zu unterhalten hat, ist für den durch den Einsturz oder die Ablösung von Teilen verursachten Schaden in gleicher Weise verantwortlich wie der Besitzer.*“

<sup>571</sup> Článek VI. – 3:202 odst. 3 DCFR.

<sup>572</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 836. Op. cit. sub 6, m. č. 16. Srov. MELZER, F. Komentář k § 2938. Op. cit. sub 9, m. č. 17.

<sup>573</sup> Srov. VON BAR, C., CLIVE, E. Op. cit. sub 2, s. 3481.

nastavena v zásadě ideálně, neboť zřízení budovy většinou již samo o sobě bude v praxi znamenat její vadu, za kterou by měla být odpovědná osoba povinna nahradit vzniklou škodu.

Výhradu lze však mít k vymezení odpovědné osoby, jíž je vlastník nebo za určitých okolností předchodí vlastník budovy. Odpovědná osoba by měla být osobou, která má faktickou kontrolu nad danou nebezpečnou aktivitou a/nebo má z této aktivity užitek. Jelikož touto osobou nemusí být ve všech případech vlastník, měla by být odpovědnou spíše osoba, která má budovu fakticky k dispozici, což může být osoba od vlastníka odlišná. V tomto ohledu vhodnou úpravu obsahuje DCFR, dle které je odpovědnou osobou ta, která nad nemovitou věcí (*immovable*) nezávisle vykonává kontrolu, přičemž se presumuje, že touto osobou je její vlastník, pokud neprokáže, že takovou kontrolu vykonává jiná osoba.

#### **4.2.10 Odpovědnost za převzaté věci**

##### **4.2.10.1 Zvláštní nebezpečnost a předpoklady**

Česká úprava deliktního práva obsahuje z komparativního pohledu překvapivě i odpovědnost za škodu na převzaté věci: Každý, kdo od jiného převzal věc, která má být předmětem jeho závazku, nahradí její poškození, ztrátu nebo zničení, neprokáže-li, že by ke škodě došlo i jinak (§ 2944 OZ).

Na první pohled však u uvedené činnosti (převzetí věci) schází zvláštní nebezpečnost, která ospravedlňuje objektivní odpovědnost v rámci deliktního práva. V této práci je zastáván názor, že účelem odpovědnosti by měla být prevence škod ve smyslu efektivní regulace objemu nebezpečných aktivit. Objektivní odpovědnost by proto měla být s ohledem na její administrativní nákladnost ukládána jen v případech, kdy nepostačuje k zamezení vzniku závažné škody vynaložení náležité opatrnosti v rámci subjektivní odpovědnosti (viz 3.2).

Není rozumný důvod, aby za takto zvláště nebezpečnou činnost bylo považováno i každé převzetí věci. V uvedených případech se lze nadto domáhat náhrady škody i na základě úpravy smlouvy o úschově (srov. § 2408 OZ), případně odpovědnosti za porušení smluvní povinnosti (§ 2913 OZ). To vše vyvolává pochybnosti o oprávněnosti existence této deliktní skutkové podstaty (viz níže).

Tato odpovědnost vyžaduje splnění následujících základních předpokladů: (1) věc jako předmět závazku, (2) převzetí věci, (3) příčinná souvislost, (4) odpovědná osoba a (5) vznik škody.

Téměř identická úprava byla obsažena již v OZ 1964.<sup>574</sup> Co se týče zahraničních inspiračních zdrojů či evropských unifikačních projektů, zřejmě s ohledem na pochybnosti

---

<sup>574</sup> Ustanovení § 421 OZ 1964: „Každý, kdo od jiného převzal věc, jež má být předmětem jeho závazku, odpovídá za její poškození, ztrátu nebo zničení, ledaže by ke škodě došlo i jinak.“



ohledně správnosti této delikttní klauzule neobsahují inspirační zdroje žádnou obdobnou delikttní skutkovou podstatu.

#### 4.2.10.2 Věc jako předmět závazku

I u této skutkové podstaty je nutné dovést omezení pojmu věci jen na hmotné předměty. Právě jedině ony mohou totiž být převzaty. To platí i pro zvířata, na která by se tato úprava měla rovněž uplatnit.<sup>575</sup> Může jít přitom o věc movitou i o věc nemovitou.<sup>576</sup>

Závazkem je dle OZ, jak již bylo zmíněno u odpovědnosti za vadnou věc použitou při plnění závazku, soukromoprávní vztah dlužníka a věřitele, na základě kterého má věřitel vůči dlužníku právo na určité plnění jako na pohledávku a dlužník má povinnost toto právo splněním dluhu uspokojit. Právní teorie však někdy používá pojem závazek i ve smyslu pouhého dluhu. V rámci odpovědnosti za převzaté věci existují přesvědčivé důvody, aby pojem závazku byl vykládán právě jen jako dluh a aby věc byla přímo předmětem dluhu.<sup>577</sup> Nepostačuje, že ochrana věci je pouze vedlejší ochrannou smluvní povinností v rámci smluvního vztahu.<sup>578</sup> Uvedená skutková podstata tak dopadne bezesporu na případ převzetí věci kvůli její opravě na základě smlouvy o opravě věci. Na druhou stranu by však neměl odpovídat např. nájemce, který věc pouze užívá a nezavazuje se na ní činit žádné úpravy.<sup>579</sup> I s ohledem na níže zmíněné nesystémové řešení této delikttní skutkové podstaty je tento restriktivní výklad namístě.

Jak bylo výše uvedeno, není rozumný důvod, aby za zvláště nebezpečnou činnost ospravedlňující delikttní objektivní odpovědnost bylo považováno i každé převzetí věci. V případě nebezpečných provozů lze postupovat na základě skutkové podstaty odpovědnosti za provoz zvláště nebezpečný.

Daná skutková podstata je vedle toho převážně smluvní povahy, neboť míří hlavně na vztah dlužníka a věřitele. Smluvní aspekt uvedené skutkové podstaty je ovšem stejně jako u odpovědnosti za vadnou věc použitou při plnění závazku problematický (viz 4.2.7.3), protože v českém právu je zakotvena i odpovědnost schovatele, která se s danou skutkovou podstatou aplikačně překrývá, neboť dle § 2408 OZ se ustanovení o úschově použijí přiměřeně i na případy, kdy má někdo podle smlouvy nebo podle jiných ustanovení zákona opatrovat věc pro jiného.<sup>580</sup>

---

<sup>575</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2944. Op. cit. sub 9, m. č. 42.

<sup>576</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2944. Op. cit. sub 9, m. č. 43. Srov. PAŠEK, M. Komentář k § 2944. Op. cit. sub 77, m. č. 6.

<sup>577</sup> V podrobnostech MELZER, F. Komentář k § 2944. Op. cit. sub 9, m. č. 50 a násl.

<sup>578</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2944. Op. cit. sub 9, m. č. 52.

<sup>579</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2944. Op. cit. sub 9, m. č. 50. Srov. PAŠEK, M. Komentář k § 2944. Op. cit. sub 77, m. č. 8.

<sup>580</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2944. Op. cit. sub 9, m. č. 27 a násl.

Odpovědnost schovatele za škodu je přitom upravena odlišně,<sup>581</sup> a tak dochází k hodnotovým rozporům, jak přesvědčivě uvádí v české teorii Melzer.<sup>582</sup> I kdyby zde taková úprava smlouvy o úschově scházela nebo se v nějakém případě neaplikovala, docházelo by stejně jako u odpovědnosti za vadnou věc použitou při plnění závazku k hodnotovým rozporům kvůli kolizi s úpravou smluvní odpovědnosti, která dopadá i na porušení tzv. ochranných povinností (*Schutzpflichten*) a která srovnatelnou situaci upravuje také odlišně (srov. § 2913 OZ a část 4.2.7.3). Z těchto důvodů lze de lege ferenda prosazovat i odstranění této skutkové podstaty.<sup>583</sup>

#### 4.2.10.3 Převzetí věci

Převzetím věci se rozumí nabytí faktické moci nad věcí (detence).<sup>584</sup> Typicky půjde o případ předání věci za účelem její opravy. S ohledem na účel dané skutkové podstaty je odpovědnost vyloučena po okamžiku vrácení nepoškozené věci oprávněné osobě v souladu se smlouvou.

#### 4.2.10.4 Příčinná souvislost

Mezi vznikem škody a převzetím věci, která má být předmětem závazku odpovědné osoby, musí být dovozena příčinná souvislost. Pokud škoda vznikla na věci např. ještě před jejím převzetím ze strany odpovědné osoby, nemá poškozený právo na její náhradu.

#### 4.2.10.5 Odpovědná osoba

Odpovědnou osobou je zde každý, kdo od jiného převzal věc, která má být předmětem jeho závazku. Pokud odhlédneme od výše uvedených hodnotových rozporů, samotné vymezení odpovědné osoby je správné, neboť přebírající osoba bude zásadně korespondovat s osobou, která má faktickou kontrolu nad danou aktivitou (věcí) a/nebo má z této aktivity (převzetí a opatrování věci za účelem splnění svého závazku) užitek (viz 3.5).

#### 4.2.10.6 Škoda

Dle znění předmětného ustanovení se hradí pouze škoda ve formě poškození, ztráty nebo zničení převzaté věci. Je tak vyloučena náhrada ušlého zisku,<sup>585</sup> čisté majetkové újmy i újmy imateriální.

---

<sup>581</sup> Srov. § 2405 OZ: „Užije-li schovatel převzatou věc pro sebe, umožní-li jinému užití věci nebo dá-li ji do úschovy jinému bez svolení uschovatele nebo bez nezbytné potřeby, nahradí uschovateli veškerou škodu, a to i nahodilou. To neplatí, prokáže-li schovatel, že by škoda postihla věc i jinak.“

<sup>582</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2944. Op. cit. sub 9, m. č. 31-35.

<sup>583</sup> Shodně MELZER, F. Komentář k § 2944. Op. cit. sub 9, m. č. 131.

<sup>584</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2944. Op. cit. sub 9, m. č. 61.

<sup>585</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2944. Op. cit. sub 9, m. č. 94. Srov. PAŠEK, M. Komentář k § 2944. Op. cit. sub 77, m. č. 2.

#### 4.2.10.7 Liberační důvod

Odpovědná osoba se může odpovědnosti zprostit, pokud prokáže, že by ke škodě došlo i jinak. Jinými slovy, musí prokázat, že by ke škodě došlo, i kdyby věc nepřevzala.<sup>586</sup> S obdobným důvodem zproštění ve formě absence kauzality se lze často setkat např. i v německém právu.<sup>587</sup> Uvedený liberační důvod by se uplatnil tedy např. v situaci vzniku škody v důsledku vady samotného materiálu, na který by odpovídající osoba neměla vliv.

De lege ferenda by však uvedený liberační důvod měl být i s uvedenou skutkovou podstatou odstraněn, neboť tato úprava postrádá v rámci deliktní i smluvní odpovědnosti přesvědčivé zdůvodnění (viz výše).

#### 4.2.10.8 Kritické shrnutí

Není rozumný důvod, aby za zvláště nebezpečnou činnost ospravedlňující deliktní objektivní odpovědnost bylo považováno i každé převzetí věci. Daná skutková podstata je vedle toho převážně smluvní povahy, neboť míří hlavně na vztah dlužníka a věřitele. Smluvní aspekt uvedené skutkové podstaty je ovšem stejně jako u odpovědnosti za vadnou věc použitou při plnění závazku problematický. V českém právu je totiž zakotvena především i odpovědnost schovatele, která se použije i na jiné případy opatrování věci pro jiného a která odpovědnost za škodu upravuje odlišně. Tím dochází k závažným hodnotovým rozporům v rámci české právní úpravy. Proto by de lege ferenda měla být tato skutková podstata bez náhrady odstraněna.

#### 4.2.11 Odpovědnost za odložené věci

##### 4.2.11.1 Zvláštní nebezpečnost a předpoklady

Na odpovědnost za převzaté věci navazuje odpovědnost za odložené věci: Je-li s provozováním nějaké činnosti zpravidla spojeno odkládání věcí a byla-li věc odložena na místě k tomu určeném nebo na místě, kam se takové věci obvykle ukládají, nahradí provozovatel poškození, ztrátu nebo zničení věci tomu, kdo ji odložil, popřípadě vlastníku věci (§ 2945 odst. 1 první věta OZ).

Ani u této skutkové podstaty není zřejmé, k jaké činnosti se váže zvláštní nebezpečnost odůvodňující objektivní odpovědnost. Právní teorie nachází některé důvody jako např. důkazní nouzi poškozeného nebo čerpání užitků z rizika.<sup>588</sup> Jak bylo ukázáno v obecné části, tyto důvody

---

<sup>586</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2944. Op. cit. sub 9, m. č. 121. Srov. PAŠEK, M. Komentář k § 2944. Op. cit. sub 77, m. č. 13.

<sup>587</sup> Srov. např. § 831 odst. 1, § 832 odst. 1 nebo § 833 BGB: „Die Ersatzpflicht tritt nicht ein, wenn [...] der Schaden auch bei Anwendung dieser Sorgfalt entstanden sein würde.“

<sup>588</sup> Srov. NOVOTNÁ, M. Komentář k § 2945. Op. cit. sub 9, m. č. 11 a násl.

ovšem pro přesvědčivé uložení objektivní odpovědnosti na rozdíl od zvýšeného nebezpečí samy o sobě nepostačují (viz 3.2.3).

Tato odpovědnost vyžaduje splnění následujících základních předpokladů: (1) odložení věci, (2) příčinná souvislost, (3) provozovatel jako odpovědná osoba, (4) vznik škody, (5) dodržení lhůty pro uplatnění práva na náhradu škody.

Co se týče zahraničních inspiračních zdrojů či evropských unifikačních projektů, tyto obdobnou úpravu neobsahují. Důvodem může být její nepřesvědčivé zdůvodnění nebo její nadbytečnost i z toho důvodu, že se do jisté míry překrývá s odpovědností za vnesené věci, kterou naopak některé inspirační zdroje upravují (viz níže 4.2.12). Budiž doplněno, že téměř identická úprava byla obsažena již v OZ 1964.<sup>589</sup>

#### 4.2.11.2 Odložení věci

Odložením věci se rozumí odložení ve smyslu ztráty bezprostřední faktické dispozice nad věcí<sup>590</sup> pouze na místo k tomu určené provozovatelem nebo na místo, kam se takové věci obvykle ukládají. Tím může být např. věšák v restauraci nebo šatna kina.<sup>591</sup>

Vždy je však pro dovození odpovědnosti provozovatele třeba, aby odložení konkrétní věci bylo s provozováním nějaké činnosti zpravidla spojeno. S ohledem na účel této skutkové podstaty proto provozovatel nemocnice nebude odpovědný za škodu způsobenou na odloženém jízdním kole před nemocnicí nebo provozovatel běžné restaurace za odloženou obuv.<sup>592</sup>

Odložení věci nemusí být dle části české teorie realizováno na základě smlouvy, postačí pouhý reálný akt odložení věci.<sup>593</sup> I přesto je však třeba upozornit na to, že se v drtivé většině případů bude jednat alespoň o uzavření smlouvy, jejímž předmětem je opatrování věci jako hlavní či vedlejší povinnost, konkludentním způsobem. Typickým příkladem je objednání jídla v restauraci a poskytnutí souvisejících služeb včetně možnosti odložení věci hosta.

Tím se však opět obdobně jako u odpovědnosti za převzaté věci dostáváme k závěru, že daná skutková podstata je převážně smluvní povahy, což je problematické, protože v českém právu je zakotvena zejména i odpovědnost schovatele, která se s danou skutkovou podstatou aplikačně překrývá. Podle § 2408 OZ se ustanovení o úschově totiž použijí přiměřeně i na případy, kdy má někdo podle smlouvy nebo podle jiných ustanovení zákona opatrovat věc pro jiného. Z důvodu

---

<sup>589</sup> Ustanovení § 433 odst. 2 OZ 1964: „*Je-li s provozováním nějaké činnosti zpravidla spojeno odkládání věci, odpovídá ten, kdo ji provozuje, občanovi za škodu na věcech odložených na místě k tomu určeném nebo na místě, kam se obvykle odkládají, ledaže by ke škodě došlo i jinak.*“

<sup>590</sup> Srov. NOVOTNÁ, M. Komentář k § 2945. Op. cit. sub 9, m. č. 45.

<sup>591</sup> Pro podrobnější výčet srov. PAŠEK, M. Komentář k § 2945. Op. cit. sub 77, m. č. 7.

<sup>592</sup> Srov. NOVOTNÁ, M. Komentář k § 2945. Op. cit. sub 9, m. č. 42-43. Srov. BEZOUŠKA P. Komentář k § 2945. Op. cit. sub 14, s. 1667.

<sup>593</sup> Srov. NOVOTNÁ, M. Komentář k § 2945. Op. cit. sub 9, m. č. 24.

hodnotových rozporů vyplývajících z odlišných úprav srovnatelných situací lze proto de lege ferenda prosazovat i odstranění této skutkové podstaty (v podrobnostech viz 4.2.10.2).

Daná skutková podstata obsahuje dále ještě některá upřesnění. Výslovně je upraveno, že tato odpovědnost se vztahuje i na provozovatele hlídaných garáží nebo zařízení podobného druhu, jedná-li se o dopravní prostředky v nich umístěné a o jejich příslušenství (§ 2945 odst. 1 druhá věta OZ). Na druhou stranu se však uvedená skutková podstata neuplatní při škodě na věci odložené v dopravním prostředku hromadné dopravy z důvodu speciality úpravy odpovědnosti za provoz dopravního prostředku (§ 2945 odst. 3 OZ).

#### **4.2.11.3 Příčinná souvislost**

Mezi vznikem škody a odložením věci musí být dovozena příčinná souvislost. Jelikož tato skutková podstata neobsahuje v tomto směru žádná bližší kritéria, použijí se standardní kritéria pro dovození příčinné souvislosti.

#### **4.2.11.4 Odpovědná osoba**

Objektivní odpovědnost by měla být ukládána osobě, která má faktickou kontrolu nad danou nebezpečnou aktivitou a užítky z této aktivity (viz 3.5). Provozovatele činnosti, se kterou je zpravidla spojeno odkládání věcí, lze i v souladu s tímto závěrem dále specifikovat jako osobu, která nikoli jen přechodně provozuje takovou činnost na vlastní účet a nebezpečí a na tento svůj provoz má faktický vliv. Ohledně konkrétnějšího vymezení těchto znaků lze z důvodu podobnosti odkázat na výklad u provozovatele dopravního prostředku (viz 4.2.1.4). Toto vymezení se obdobně uplatní i ve vztahu k provozovateli hlídaných garáží nebo zařízení podobného druhu.

#### **4.2.11.5 Škoda**

Provozovatel je povinen hradit stejně jako u odpovědnosti za převzetí věci pouze škodu ve formě poškození, ztráty nebo zničení odložené věci. Je tak vyloučena náhrada ušlého zisku, čisté majetkové újmy i újmy imateriální.<sup>594</sup>

Právo na náhradu škody má v první řadě ten, kdo věc odložil, a to aniž by mu náleželo vlastnické právo k věci. To je rovněž další argument pro závěr, že se jedná převážně o smluvní odpovědnost.

Dále má právo na náhradu škody i vlastník věci, pokud jedná o odlišnou osobu od osoby, která věc odložila. Z mého pohledu je to však spíše nadbytečné pravidlo, neboť shodné řešení by vyplývalo i z obecné úpravy. Vlastník věci by se náhrady mohl domáhat např. na základě obecné

---

<sup>594</sup> Srov. NOVOTNÁ, M. Komentář k § 2945. Op. cit. sub 9, m. č. 95. Srov. PAŠEK, M. Komentář k § 2945. Op. cit. sub 77, m. č. 6.

deliktní skutkové podstaty (dle § 2910 ve spojení s § 2900 OZ) a osoba odkládající věc zásadně na základě smluvní odpovědnosti (viz 4.2.11.2).

#### **4.2.11.6 Lhůta**

Předmětná skutková podstata obsahuje zvláštnost v tom, že stanovuje lhůtu pro uplatnění práva na náhradu škody u dotyčného provozovatele, a to bez zbytečného odkladu, nejpozději do patnácti dnů po dni, kdy se poškozený o škodě musel dozvědět (§ 2945 odst. 2 OZ). Důsledkem nedodržení této lhůty je nepřiznání práva soudem za podmínky, že provozovatel namítne, že právo v této lhůtě nebylo uplatněno. Účel této lhůty je spatřován v tom, aby měla odpovědná osoba dostatek času pro zjišťování příčin vzniku škody a uplatnění případných regresních nároků.<sup>595</sup>

#### **4.2.11.7 Kritické shrnutí**

Ani odpovědnost za odložené věci není s ohledem na důvody pro objektivní odpovědnost nastavena v českém právu ideálním způsobem. Na jedné straně nelze dovodit, k jaké činnosti se váže zvláštní nebezpečnost odůvodňující objektivní odpovědnost. Právní teorie nachází některé důvody jako např. důkazní nouzi poškozeného, což není pro přesvědčivé uložení objektivní odpovědnosti dostačující.

Na druhé straně obdobně jako u odpovědnosti za převzaté věci je daná skutková podstata převážně smluvní povahy. Tento aspekt je ovšem problematický, protože v českém právu je zakotvena zejména i odpovědnost schovatele, která se s danou skutkovou podstatou aplikačně překrývá. Z důvodu hodnotových rozporů vyplývajících z odlišných úprav srovnatelných situací lze de lege ferenda prosazovat odstranění této skutkové podstaty.

### **4.2.12 Odpovědnost za vnesené věci**

#### **4.2.12.1 Zvláštní nebezpečnost a předpoklady**

Vedle odpovědnosti za převzaté a odložené věci obsahuje česká úprava i odpovědnost za věci vnesené. Odpovědnou osobou je tu provozovatel ubytovacích služeb (ubytovatel), který je povinen nahradit škodu na věci, kterou ubytovaný vnesl do prostor vyhrazených k ubytování nebo k uložení věcí (§ 2946 odst. 1 OZ). To platí i ve vztahu k věci, která tam byla pro ubytovaného vnesena nebo byla-li věc za tím účelem ubytovatelem převzata.

Jako důvod pro uložení objektivní odpovědnosti je v právní teorii uváděna na prvním místě určitá ochrana poškozeného před rizikem vzniku škody na svých věcech, nad kterými ztratil

---

<sup>595</sup> Srov. NOVOTNÁ, M. Komentář k § 2945. Op. cit. sub 9, m. č. 100. Srov. NOVOTNÁ, M. Komentář k § 2949. Op. cit. sub 9, m. č. 1.

bezprostřední vliv.<sup>596</sup> Konkrétněji lze jako důvody uvést zejména důkazní nouzi poškozeného, nebezpečí volného přístupu většího počtu osob do ubytovacího provozu a užitky ubytovatele v souvislosti s rizikem, které vytvořil.<sup>597</sup> Ani takové důvody nejsou ovšem pro přesvědčivé uložení objektivní odpovědnosti na rozdíl od zvýšeného nebezpečí samy o sobě dostačující (viz 3.2.3). Rozhodně nelze tvrdit, že každé vnesení věci, resp. ztráta kontroly nad vnesenou věcí je tak nebezpečná, aby v této situaci byla ukládána provozovateli objektivní odpovědnost stejně jako např. při provozu nebezpečného továrního provozu nebo provozu automobilu dosahujícího značné rychlosti.

Stejně jako u odpovědnosti za převzaté a odložené věci je nadto daná skutková podstata převážně smluvní povahy, protože se dotýká převážně vztahu dlužníka a věřitele na základě smlouvy o ubytování. To je ovšem problematické, protože v českém právu je upravena i odpovědnost schovatele, případně smluvní odpovědnost za škodu např. ve spojení s povinnostmi na základě smlouvy o ubytování,<sup>598</sup> která se s danou skutkovou podstatou aplikačně překrývá. Záměrně uvádím převážně smluvní povahy, neboť si lze představit i případy, kdy poškozený a škůdce navzájem ve smluvním vztahu nebudou.<sup>599</sup>

Tato odpovědnost vyžaduje splnění následujících základních předpokladů: (1) vnesení věci, (2) příčinná souvislost, (3) provozovatel jako odpovědná osoba, (4) vznik škody a (5) dodržení lhůty pro uplatnění práva na náhradu škody.

PETL z důvodu své generální skutkové podstaty objektivní odpovědnosti obdobnou úpravu neobsahuje. Obdobné téma však řeší DCFR v rámci úpravy smluvních typů, a to v čl. IV. C. – 5:110.<sup>600</sup> Jedná se přitom o objektivní odpovědnost. Výslovně je ovšem zdůrazněn požadavek, aby host měl v rámci pobytu domluveno i přenocování.

Obdobnou úpravu obsahuje i německý občanský zákoník. Předmětná úprava je relativně podrobná a je z ní patrný významný vliv na úpravu OZ (srov. § 701 a násl. BGB).<sup>601</sup> Rozdíl však

---

<sup>596</sup> Srov. NOVOTNÁ, M. Komentář k § 2946. Op. cit. sub 9, m. č. 1.

<sup>597</sup> Srov. NOVOTNÁ, M. Komentář k § 2946. Op. cit. sub 9, m. č. 7 a násl.

<sup>598</sup> Srov. NOVOTNÁ, M. Komentář k § 2946. Op. cit. sub 9, m. č. 50.

<sup>599</sup> Srov. NOVOTNÁ, M. Komentář k § 2946. Op. cit. sub 9, m. č. 33.

<sup>600</sup> Čl. IV. C. – 5:110: Liability of the hotel-keeper. Srov. zejména čl. IV. C. – 5:110 odst. 1 a 3:

„(1) A hotel-keeper is liable as a storer for any damage to, or destruction or loss of, a thing brought to the hotel by any guest who stays at the hotel and has sleeping accommodation there.

[...]

(3) The hotel-keeper is not liable in so far as the damage, destruction or loss is caused by:

(a) a guest or any person accompanying, employed by or visiting the guest;

(b) an impediment beyond the hotel-keeper's control; or

(c) the nature of the thing.“

<sup>601</sup> § 701 BGB Haftung des Gastwirts. Srov. zejména § 701 odst. 1 a 3 BGB:

„(1) Ein Gastwirt, der gewerbsmäßig Fremde zur Beherbergung aufnimmt, hat den Schaden zu ersetzen, der durch den Verlust, die Zerstörung oder die Beschädigung von Sachen entsteht, die ein im Betrieb dieses Gewerbes aufgenommener Gast eingebracht hat.

představuje to, že je stejně jako v DCFR řazena do části upravující jednotlivé typy smluv, konkrétně přímo za úpravu smlouvy o úschově. V rakouském právu odpovídá této odpovědnosti úprava v ustanovení § 970 a násl. ve spojení s § 1316 ABGB.<sup>602</sup> Lze však doplnit, že část rakouské teorie považuje § 1316 ABGB z důvodu duplicitní úpravy z přesvědčivých důvodů za nadbytečný.<sup>603</sup>

#### 4.2.12.2 Vnesení věci

Vnesení je vymezováno jako faktické jednání ubytovaného, resp. jiné osoby, kterým se věci dostávají do sféry vlivu ubytovatele.<sup>604</sup> Povědomí ubytovatele, že k vnesení došlo, není rozhodující.<sup>605</sup> S ohledem na účel této odpovědnosti by mělo být dovozeno, že ochrana se vztahuje na časový úsek od vnesení věcí do jejich odebrání ze sféry vlivu ubytovatele.<sup>606</sup> Věci musí být dále vneseny do prostoru vyhrazeného k ubytování nebo k jejich uložení.

Ustanovení dále výslovně upravuje ještě dva další způsoby vnesení, které mají stejné právní následky jako vnesení věcí ubytovaným. A to vnesení věcí pro ubytovaného třetí osobou nebo převzetí věcí ubytovatelem.

Jak již bylo zmíněno, z mého pohledu ani u této odpovědnosti nelze přesvědčivě dovodit, že každé vnesení věci, resp. ztráta kontroly nad vnesenou věcí je tak nebezpečné, aby v této situaci byla ukládána provozovateli objektivní odpovědnost.

S ohledem na to, že povinnost náhrady škody bude v drtivé většině případů nadto dovozována mezi smluvními stranami, se uvedená úprava aplikačně překrývá i s jinými skutkovými podstatami smluvní odpovědnosti, zejména s odpovědností schovatele. Podle § 2408 OZ se totiž ustanovení o úschově použijí přiměřeně i na případy, kdy má někdo podle smlouvy nebo podle jiných ustanovení zákona opatrovat věc pro jiného. Z důvodu hodnotových

---

[...]

*(3) Die Ersatzpflicht tritt nicht ein, wenn der Verlust, die Zerstörung oder die Beschädigung von dem Gast, einem Begleiter des Gastes oder einer Person, die der Gast bei sich aufgenommen hat, oder durch die Beschaffenheit der Sachen oder durch höhere Gewalt verursacht wird.“*

<sup>602</sup> § 970 ABGB Gastaufnahme. Srov. zejména § 970 odst. 1 ABGB:

*„(1) Gastwirte, die Fremde beherbergen, haften als Verwahrer für die von den aufgenommenen Gästen eingebrachten Sachen, sofern sie nicht beweisen, daß der Schaden weder durch sie oder einen ihrer Leute verschuldet noch durch fremde, in dem Hause aus- und eingehende Personen verursacht ist. Hat bei der Entstehung des Schadens ein Verschulden des Beschädigten mitgewirkt, so hat der Richter nach den Umständen zu entscheiden, ob und in welcher Höhe ein Ersatz gebührt.“*

§ 1316 ABGB

*„Gastwirte, die Fremde beherbergen, sowie die anderen in § 970 bezeichneten Personen, ferner Fuhrleute haften für den Schaden, welchen ihre eigenen oder die von ihnen zugewiesenen Dienstpersonen an den eingebrachten oder übernommenen Sachen einem Gast oder Reisenden in ihrem Hause, ihrer Anstalt oder ihrem Fahrzeuge verursachen.“*

<sup>603</sup> Srov. HARRER, F. Komentář k § 1316. Op. cit. sub 451, m. č. 3.

<sup>604</sup> Srov. NOVOTNÁ, M. Komentář k § 2946. Op. cit. sub 9, m. č. 174.

<sup>605</sup> Srov. NOVOTNÁ, M. Komentář k § 2946. Op. cit. sub 9, m. č. 174.

<sup>606</sup> Srov. NOVOTNÁ, M. Komentář k § 2946. Op. cit. sub 9, m. č. 178 a násl.



rozporů vyplývajících z odlišných úprav srovnatelných situací lze de lege ferenda z mého pohledu prosazovat odstranění i této skutkové podstaty (v podrobnostech viz 4.2.10.2).

#### 4.2.12.3 Příčinná souvislost

Mezi vznikem škody a vnesením věci musí být dovozena příčinná souvislost. Jelikož tato skutková podstata neobsahuje žádná bližší kritéria, použijí se standardní kritéria pro dovození příčinné souvislosti.

#### 4.2.12.4 Odpovědná osoba

Provozovatele ubytovacích služeb (ubytovatele) česká teorie vymezuje jako fyzickou nebo právnickou osobu, která daný provoz z právního a faktického hlediska organizuje, řídí a kontroluje, přičemž v převažující míře profituje z provozu ubytování.<sup>607</sup> To odpovídá vymezení osoby, které by měla být objektivní odpovědnost ukládána, tedy osobě, která má faktickou kontrolu nad danou aktivitou a/nebo má z této aktivity užitek (viz 3.5). Vymezení odpovědné osoby lze tak považovat v rámci této skutkové podstaty za správné.

Ubytovacími službami se přitom rozumí ubytovací služby (přenocování) přechodného charakteru v zařízeních, která jsou pro to určena, poskytované zejména na základě smlouvy o ubytování.<sup>608</sup> Provozem ubytovacích služeb je typově provoz hotelu či penzionu, avšak v moderní době se setkáváme i s velkým množstvím jiných ubytovacích možností (kempy, model platformy airbnb apod.), u kterých je třeba vždy zvážit všechny okolnosti konkrétního případu.<sup>609</sup>

#### 4.2.12.5 Škoda

V rámci dané skutkové podstaty se hradí pouze škoda na věci, tedy její poškození, ztráta nebo zničení obdobně jako u odpovědnosti za převzaté nebo odložené věci. Náhrada ušlého zisku, čisté majetkové újmy nebo imateriální újmy není na základě tohoto ustanovení možná.<sup>610</sup>

Určitý problém představují následné škody, např. situace, kdy jsou ubytovanému ukradeny klíčky od vozidla, v důsledku čehož dojde ke krádeži samotného vozidla. Část české doktríny náhradu škody na základě odpovědnosti za vnesené věci vylučuje.<sup>611</sup>

Z mého pohledu je zde však náhrada i této škody možná v závislosti na tom, zda k následné škodě došlo v bezprostřední souvislosti s primárním škodou. V uvedeném příkladu si ubytovatel musí být vědom, že k vnesení takových věcí bude zpravidla docházet, zvláště tehdy, pokud v rámci

---

<sup>607</sup> NOVOTNÁ, M. Komentář k § 2946. Op. cit. sub 9, m. č. 66.

<sup>608</sup> Srov. NOVOTNÁ, M. Komentář k § 2946. Op. cit. sub 9, m. č. 88.

<sup>609</sup> K jednotlivým kritériím a provozům např. srov. NOVOTNÁ, M. Komentář k § 2946. Op. cit. sub 9, m. č. 87 a násl.

<sup>610</sup> Srov. NOVOTNÁ, M. Komentář k § 2946. Op. cit. sub 9, m. č. 249. Srov. PAŠEK, M. Komentář k § 2946. Op. cit. sub 77, m. č. 2.

<sup>611</sup> Srov. NOVOTNÁ, M. Komentář k § 2946. Op. cit. sub 9, m. č. 249.

jeho provozu poskytuje k ubytování i parkovací místa. Jako další přesvědčivý argument se mi jeví níže uvedená limitace náhrady škody, dle které je ubytovatel dostatečně chráněn. Dále lze argumentovat i tím, že v případě potřeby lze s hostem zvláště předem sjednat úschovu cenných předmětů i její podmínky.

Náhrady škody na věci dle uvedeného ustanovení je oprávněn se domáhat pouze ubytovaný. V části české teorie je zastáván názor, že není rozhodující smlouva o ubytování, ale že pro dovození ubytované osoby postačuje, že ubytovatel osobu fakticky k ubytování přijme.<sup>612</sup> Toto je přesvědčivé řešení, neboť je spravedlivé, aby za ubytovaného byly považovány i provázející osoby přijaté k ubytování, které nemusejí být vždy stranou smlouvy o ubytování.<sup>613</sup> Oproti tomu osoba, která ubytovaného pouze navštíví nebo je ubytována bez vědomí ubytovatele, není v rámci této skutkové podstaty chráněna.<sup>614</sup>

Zajímavým problémem je vlastnictví k věci, na které byla způsobena škoda. Dovozuje se, že poškozený nemusí být nutně i vlastníkem věci pro uplatnění nároku na náhradu škody na vnesené věci.<sup>615</sup> V případě poskytnutí náhrady bude mít ale vlastník věci právo domáhat se náhrady po ubytované osobě.

Uvedená skutková podstata dále nezmiňuje právo na náhradu škody samotného vlastníka, pokud není ubytovanou osobou, přímo vůči ubytovateli, jako to výslovně činí ustanovení o odpovědnosti za odložené věci. Přesvědčivý důvod pro takové odlišné zacházení není zřejmý. I přesto se však vlastník může domáhat náhrady škody vůči ubytovateli např. na základě obecné deliktní skutkové podstaty (dle § 2910 ve spojení s § 2900 OZ). V takovém případě půjde sice o subjektivní odpovědnost, avšak s ohledem na absenci zvýšeného nebezpečí, jde z mého pohledu o adekvátní řešení.

U předpokladu škody je třeba dále upřesnit, že zákon výslovně vylučuje náhradu škody na vozidlech, na věci v nich ponechané a na živých zvířatech, ledaže je ubytovatel převzal do úschovy (§ 2947 OZ).

Zajímavá je rovněž úprava limitace náhrady škody (§ 2948 OZ). Škoda se totiž hradí pouze do výše odpovídající stonásobku ceny ubytování za jeden den. Z tohoto pravidla existuje výjimka pouze tehdy, pokud byla věc převzata do úschovy nebo pokud ubytovatel úschovu věci v rozporu

---

<sup>612</sup> Srov. NOVOTNÁ, M. Komentář k § 2946. Op. cit. sub 9, m. č. 146.

<sup>613</sup> Srov. NOVOTNÁ, M. Komentář k § 2946. Op. cit. sub 9, m. č. 164.

<sup>614</sup> Srov. NOVOTNÁ, M. Komentář k § 2946. Op. cit. sub 9, m. č. 158. Srov. PAŠEK, M. Komentář k § 2946. Op. cit. sub 77, m. č. 5.

<sup>615</sup> Srov. NOVOTNÁ, M. Komentář k § 2946. Op. cit. sub 9, m. č. 165.

se zákonem odmítl nebo pokud byla škoda způsobena samotným ubytovatelem nebo tím, kdo v jeho provozu pracuje.<sup>616</sup>

K účelnosti limitace objektivní odpovědnosti prostřednictvím tzv. maximálních částek lze odkázat na závěry v obecné části (viz 3.8). Tato limitace se však neuplatní ve vztahu k jiným skutkovým podstatám odpovědnosti, na základě kterých se poškozený může náhrady škody při splnění příslušných předpokladů také domáhat.

#### 4.2.12.6 Lhůta

I tato skutková podstata upravuje lhůtu pro uplatnění práva na náhradu škody u dotyčného provozovatele, a to bez zbytečného odkladu, nejpozději do patnácti dnů po dni, kdy se poškozený o škodě musel dozvědět (§ 2949 odst. 1 OZ).<sup>617</sup> Důsledkem nedodržení této lhůty je nepřiznání práva soudem za podmínky, že provozovatel namítne, že právo v této lhůtě nebylo uplatněno. To však neplatí opět v případě, pokud byla věc převzata do úschovy nebo pokud ubytovatel úschovu věci v rozporu se zákonem odmítl nebo pokud byla škoda způsobena samotným ubytovatelem nebo tím, kdo v jeho provozu pracuje.

Účel lhůty je spatřován v zajištění dostatku času odpovědné osoby pro zjišťování příčin vzniku škody a uplatnění případných regresních nároků.<sup>618</sup> Nicméně taková lhůta svou povahou rovněž spíše svědčí o úpravě smluvního vztahu než o deliktní povaze skutkové podstaty. V rámci deliktního práva se totiž běžně setkáváme jen s časovými omezeními, která vyplývají z příslušných promlčecích lhůt.

---

<sup>616</sup> K obdobné limitaci např. v Německu srov. § 702 BGB:

„(1) Der Gastwirt haftet auf Grund des § 701 nur bis zu einem Betrag, der dem Hundertfachen des Beherbergungspreises für einen Tag entspricht, jedoch mindestens bis zu dem Betrag von 600 Euro und höchstens bis zu dem Betrag von 3.500 Euro; für Geld, Wertpapiere und Kostbarkeiten tritt an die Stelle von 3.500 Euro der Betrag von 800 Euro.

(2) Die Haftung des Gastwirts ist unbeschränkt, 1. wenn der Verlust, die Zerstörung oder die Beschädigung von ihm oder seinen Leuten verschuldet ist, 2. wenn es sich um eingebrachte Sachen handelt, die er zur Aufbewahrung übernommen oder deren Übernahme zur Aufbewahrung er entgegen der Vorschrift des Absatzes 3 abgelehnt hat.

(3) Der Gastwirt ist verpflichtet, Geld, Wertpapiere, Kostbarkeiten und andere Wertsachen zur Aufbewahrung zu übernehmen, es sei denn, dass sie im Hinblick auf die Größe oder den Rang der Gastwirtschaft von übermäßigem Wert oder Umfang oder dass sie gefährlich sind. Er kann verlangen, dass sie in einem verschlossenen oder versiegelten Behältnis übergeben werden.“

<sup>617</sup> K obdobné lhůtě např. v Německu srov. § 703 BGB:

„Der dem Gast auf Grund der §§ 701, 702 zustehende Anspruch erlischt, wenn nicht der Gast unverzüglich, nachdem er von dem Verlust, der Zerstörung oder der Beschädigung Kenntnis erlangt hat, dem Gastwirt Anzeige macht. Dies gilt nicht, wenn die Sachen von dem Gastwirt zur Aufbewahrung übernommen waren oder wenn der Verlust, die Zerstörung oder die Beschädigung von ihm oder seinen Leuten verschuldet ist.“

Srov. rovněž čl. IV. C. – 5:110 odst. 5 DCFR:

„(5) Except where the damage, destruction or loss is caused intentionally or by way of grossly negligent conduct of the hotel-keeper or a person for whose actions the hotel-keeper is responsible, the guest is required to inform the hotel-keeper of the damage, destruction or loss without undue delay. If the guest fails to inform the hotel-keeper without undue delay, the hotel-keeper is not liable.“

<sup>618</sup> Srov. NOVOTNÁ, M. Komentář k § 2945. Op. cit. sub 9, m. č. 100. Srov. NOVOTNÁ, M. Komentář k § 2949. Op. cit. sub 9, m. č. 1.

#### **4.2.12.7 Liberační důvod**

Povinnosti k náhradě škody se ubytovatel zproští především tehdy, pokud prokáže, že by ke škodě došlo i jinak (§ 2946 odst. 2 OZ). Jinými slovy, musí prokázat, že by ke škodě došlo i bez ohledu na vnesení věcí. Tento důvod zproštění lze de facto označit jako absenci příčinné souvislosti (srov. 4.2.10.7). Další důvody představuje způsobení škody samotným ubytovaným nebo osobou, která ubytovaného z jeho vůle provází. Tyto případy by se však daly přesvědčivě řešit i na základě obecné úpravy spoluzpůsobení škody.

Obdobně jako u odpovědnosti za převzaté věci by de lege ferenda liberační důvody měly být i s uvedenou skutkovou podstatou odstraněny, neboť tato úprava postrádá v rámci deliktů i smluvní odpovědnosti přesvědčivé zdůvodnění (viz výše).

#### **4.2.12.8 Kritické shrnutí**

Stejně jako odpovědnost za převzaté a odložené věci není odpovědnost za vnesené věci s ohledem na důvody pro objektivní odpovědnost nastavena v českém právu ideálním způsobem. Na jedné straně opět nelze dovést, k jaké činnosti se váže zvláštní nebezpečnost odůvodňující objektivní odpovědnost. Důkazní nouzi poškozeného, nebezpečí volného přístupu většího počtu osob do ubytovacího provozu a užitky ubytovatele v souvislosti s rizikem, které vytvořil, nejsou jako důvody pro přesvědčivé uložení objektivní odpovědnosti na rozdíl od zvýšeného nebezpečí samy o sobě dostačující.

Na druhé straně obdobně jako u odpovědnosti za převzaté a odložené věci je daná skutková podstata převážně smluvní povahy a vytváří hodnotové rozpory s jinými skutkovými podstatami, které mohou být aplikovány. Zejména jde o úpravu odpovědnosti schovatele či smluvní odpovědnost za škodu ve spojení s povinnostmi na základě smlouvy o ubytování. Z důvodu hodnotových rozporů vyplývajících z odlišných úprav srovnatelných situací lze de lege ferenda proto prosazovat odstranění této skutkové podstaty.

## 4.3 Objektivní odpovědnost ve vybraných zvláštních právních předpisech

### 4.3.1 Odpovědnost za jaderné škody

#### 4.3.1.1 Zvláštní nebezpečnost a předpoklady

Velké množství skutkových podstat objektivní odpovědnosti lze nalézt i mimo účinný občanský zákoník. Typickým příkladem je občanskoprávní odpovědnost za jaderné škody.

Základní skutková podstata je obsažena v příslušné mezinárodní úmluvě.<sup>619</sup> Dle ní provozovatel jaderného zařízení odpovídá za jadernou škodu, pokud se prokáže, že takováto škoda byla způsobena jadernou událostí v jeho jaderném zařízení a v dalších úmluvou specifikovaných případech.<sup>620</sup> Provozovatel má povinnost nahradit škodu bez ohledu na svou nedbalost, a proto se jedná o objektivní odpovědnost.

Objektivní odpovědnost by měla být ukládána jen v případech zvláštního nebezpečí, kdy nepostačuje k zamezení vzniku závažné škody vynaložení náležité opatrnosti v rámci subjektivní odpovědnosti (viz 3.2). S ohledem na tento princip je zde objektivní odpovědnost použita správně. O zvláštním nebezpečí provozu jaderných zařízení nelze i s odkazem na některé závažné nehody těchto zařízení v nedávné minulosti pochybovat.<sup>621</sup>

Protože účelem této práce je zejména analýza objektivní odpovědnosti a jejího použití, nikoliv podrobný výklad všech předpokladů jednotlivých skutkových podstat, v následujícím budou analyzovány pouze základní předpoklady v rámci odpovědnosti provozovatele za škodu způsobenou jadernou událostí v jeho jaderném zařízení.

Tato odpovědnost vyžaduje splnění následujících základních předpokladů: (1) jaderné zařízení, (2) způsobení škody jadernou událostí, (3) provozovatel jako odpovědná osoba a (4) vznik škody.

I přes existenci uvedené úmluvy není úprava inspiračních zdrojů totožná s českou úpravou. V Německu je obdobně jako v českém právu úprava dále roztržštěná mezi úpravu obdobné mezinárodní smlouvy<sup>622</sup> a příslušného zákona.<sup>623</sup> V Rakousku se neaplikuje žádná ze zde uvedených mezinárodních smluv, ale příslušný zákon, který však spočívá na obdobných

---

<sup>619</sup> Vídeňská úmluva o občanskoprávní odpovědnosti za jaderné škody ze dne 21. května 1963. Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 133/1994 Sb. o přístupu České republiky k Vídeňské úmluvě o občanskoprávní odpovědnosti za jaderné škody a Společnému protokolu týkajícímu se aplikace Vídeňské úmluvy a Pařížské úmluvy.

<sup>620</sup> Čl. II odst. 1 úmluvy.

<sup>621</sup> Havárie jaderné elektrárny v Černobylu v roce 1986. Havárie jaderné elektrárny Fukušima v roce 2011.

<sup>622</sup> Pařížská úmluva o občanskoprávní odpovědnosti v oblasti jaderné energie ze dne 29. července 1960.

<sup>623</sup> Gesetz über die friedliche Verwendung der Kernenergie und den Schutz gegen ihre Gefahren (Atomgesetz - AtG).

principech.<sup>624</sup> Lze ovšem stručně shrnout, že v obdobných případech jaderných škod je ukládána stejně jako v českém právu objektivní odpovědnost, a to provozovateli jaderných zařízení.<sup>625</sup>

#### **4.3.1.2 Jaderné zařízení**

Úmluva vymezuje jaderné zařízení jako jaderný reaktor jiný než reaktor, jímž je vybaven prostředek námořní či letecké dopravy, nebo jakoukoliv továrnu využívající jaderné palivo nebo jakékoliv zařízení, kde je skladováno jaderné palivo.<sup>626</sup>

#### **4.3.1.3 Jaderná událost**

Kritérium vzniku škody při jaderné události lze považovat za požadavek splnění příčinné souvislosti. Pro dovození povinnosti k náhradě škody je nutné, aby škoda vznikla v souvislosti s jadernou událostí.

Jadernou událostí se rozumí případ či sérii případů majících stejný původ, který způsobuje jadernou škodu.<sup>627</sup> Jadernou škodou pak je dle úmluvy zásadně škoda, která vznikla nebo je důsledkem radioaktivních vlastností nebo kombinace radioaktivních vlastností s toxickými, výbušnými nebo jinými nebezpečnými vlastnostmi jaderného paliva nebo radioaktivních produktů či odpadu v jaderném materiálu nebo z jaderného materiálu vycházejícího nebo pocházejícího z jaderného zařízení nebo do něho zasílaného.<sup>628</sup>

Úmluva tak volí specifikaci ochranného účelu normy (dané skutkové podstaty) prostřednictvím vymezení nahraditelných škod. Ze všech představitelných škod jsou totiž nahraditelné jen jaderné škody. Stejně tak lze ale tvrdit, že pojem jaderné škody specifikuje konkrétní nebezpečný provoz a předmětná škoda musí pro dovození povinnosti ji nahradit být způsobena právě v souvislosti s takovým provozem. Jde proto ve skutečnosti o obdobný předpoklad jako např. způsobení škody zvláštní povahou provozu dopravního prostředku u odpovědnosti za provoz dopravních prostředků (viz 4.2.1.3).

#### **4.3.1.4 Odpovědná osoba**

Úmluva pouze stanoví, že provozovatel ve vztahu k jadernému zařízení znamená osobu určenou či uznávanou státem za provozovatele tohoto zařízení.<sup>629</sup> Je tak odkazováno na

---

<sup>624</sup> Bundesgesetz über die zivilrechtliche Haftung für Schäden durch Radioaktivität (Atomhaftungsgesetz 1999 - AtomHG 1999).

<sup>625</sup> Srov. čl. 3 Pařížské úmluvy. Srov. § 3 rakouského AtomHG.

<sup>626</sup> Pro podrobnosti a další podmínky srov. čl. I odst. 1 písm. j) úmluvy.

<sup>627</sup> Čl. I odst. 1 písm. l) úmluvy.

<sup>628</sup> Srov. čl. I odst. 1 písm. k) úmluvy.

<sup>629</sup> Čl. I odst. 1 písm. c) úmluvy.

právní úpravu jednotlivých států. Příslušný zákon v České republice uvádí, že provozovatelem je zásadně držitel povolení k provozu jaderného zařízení.<sup>630</sup>

Z pohledu obecných východisek objektivní odpovědnosti pro určení odpovědné osoby není v tomto ohledu český přístup zcela vhodný. Odpovědná osoba by totiž měla vždy korespondovat s osobou, která má faktickou kontrolu nad danou nebezpečnou aktivitou a/nebo má z této aktivity užitek (viz 3.5). Lze však předpokládat, že v drtivé většině případů bude takovou osobou právě držitel příslušného povolení.

#### 4.3.1.5 Škoda

Dle úmluvy se nahrazuje ztráta života, jakékoliv osobní zranění nebo jakákoliv ztráta či poškození majetku v důsledku jaderné škody nebo jakákoliv jiná ztráta či poškození, pokud to stanoví právo příslušného soudu a v rozsahu jím stanoveném nebo případně i ztráta života, jakékoliv osobní zranění nebo jakákoliv ztráta či poškození majetku, jež vzniká nebo je důsledkem jiného ionizujícího záření vyzařovaného jakýmkoliv jiným zdrojem záření uvnitř jaderného zařízení, pokud takto stanoví právo státu zařízení.<sup>631</sup> Příslušný zákon doplňuje, že při stanovení rozsahu a způsobu náhrady jaderné škody se použijí ustanovení občanského zákoníku a obsahuje dále i některá další speciální pravidla.<sup>632</sup>

Zajímavé je také stanovení maximálních částek náhrady škody. Odpovědnost provozovatele za škodu způsobenou každou jednotlivou jadernou událostí je omezena v případě jaderných zařízení pro energetické účely, skladů a úložišť vyhořelého jaderného paliva, určeného pro tato zařízení, nebo jaderných materiálů, vzniklých zpracováním tohoto paliva, na částku 8 mld. Kč, a u ostatních jaderných zařízení a přeprav na částku 2 mld. Kč.<sup>633</sup>

Dále je v souvislosti s nastavením objektivní odpovědnosti jako delikttní odpovědnosti vůči třetím osobám vhodné zmínit, že dle úmluvy provozovatel neodpovídá za škodu na samotném jaderném zařízení a na jakémkoliv majetku na pozemku tohoto zařízení, který je používán nebo má být používán v souvislosti s tímto zařízením.<sup>634</sup>

#### 4.3.1.6 Liberační důvod

I přes zvláštní nebezpečnost provozu jaderných zařízení úmluva uvádí překvapivě některé liberační důvody. Pokud provozovatel dokáže, že jaderná škoda vznikla zcela nebo zčásti v

---

<sup>630</sup> Srov. ustanovení § 33 odst. 1 zákona č. 18/1997 Sb., o mírovém využívání jaderné energie a ionizujícího záření (atomový zákon).

<sup>631</sup> Srov. čl. I odst. 1 písm. k) úmluvy.

<sup>632</sup> Srov. ustanovení § 34 atomového zákona.

<sup>633</sup> Srov. ustanovení § 35 atomového zákona.

<sup>634</sup> Srov. čl. IV odst. 5 úmluvy.

důsledku buď hrubé nedbalosti osoby, která utrpěla škodu, nebo z jednání či opomenutí takovéto osoby učiněným s úmyslem způsobit škodu, může příslušný soud, pokud takto stanoví jeho právo, zbavit provozovatele zcela či zčásti jeho povinnosti zaplatit náhradu za škodu, kterou tato osoba utrpěla.<sup>635</sup> Pokud bude rozhodným právem české právo, je tato možnost dána na základě obecné úpravy spoluzpůsobení škody (viz 3.7).

Dále dle úmluvy provozovatel neodpovídá za jadernou škodu způsobenou jadernou událostí přímo v důsledku ozbrojeného konfliktu, nepřátelství, občanské války nebo povstání a s výjimkou rozsahu, v jakém právo státu zařízení může stanovit opak, provozovatel neodpovídá ani za jadernou škodu způsobenou jadernou událostí přímo v důsledku vážné přírodní pohromy výjimečného charakteru.<sup>636</sup>

Vzhledem k výše uvedené značné nebezpečnosti jaderných provozů však mám za to, že by jakékoliv liberační důvody až na obvyklé spoluzpůsobení škody měly být odstraněny.

#### **4.3.1.7 Kritické shrnutí**

Odpovědnost za jaderné škody je typickým příkladem občanskoprávní odpovědnosti upravené mimo znění účinného občanského zákoníku. S ohledem na zvláštní nebezpečí provozu jaderných zařízení je použití objektivní odpovědnosti v tomto případě namístě. To potvrzují i některé závažné nehody v nedávné minulosti. Ze stejného důvodu by z mého pohledu měly být de lege ferenda odstraněny i jakékoliv liberační důvody. Další připomínku lze vznést ve vztahu k odpovědné osobě, kterou by měl být primárně faktický provozovatel jaderného zařízení a teprve v případě nemožnosti jeho určení držitel příslušného povolení.

### **4.3.2 Odpovědnost některých poskytovatelů služeb**

#### **4.3.2.1 Zvláštní nebezpečnost a předpoklady**

V českém právu se lze setkat s řadou skutkových podstat upravující odpovědnost určitých poskytovatelů služeb, které jsou téměř identického znění a pohybují se na hranici objektivní odpovědnosti.

Zaměříme se nejdříve např. na základní ustanovení o odpovědnosti advokáta, které stanoví, že advokát odpovídá klientovi za újmu, kterou mu způsobil v souvislosti s výkonem advokacie.<sup>637</sup> Advokáti však mají možnost se odpovědnosti zprostit, pokud prokáží, že újmě nemohlo být zabráněno ani při vynaložení veškerého úsilí, které lze na nich požadovat.<sup>638</sup>

---

<sup>635</sup> Čl. IV odst. 2 úmluvy.

<sup>636</sup> Srov. čl. IV odst. 3 úmluvy.

<sup>637</sup> Ustanovení § 24 odst. 1 zákona č. 85/1996 Sb., o advokacii.

<sup>638</sup> Ustanovení § 24 odst. 4 zákona o advokacii.



Obdobně to samé platí i o notáři, který odpovídá žadateli, klientovi nebo účastníkovi za újmu, kterou mu způsobil v souvislosti s výkonem činnosti notáře.<sup>639</sup> Notář se však odpovědnosti zproští, prokáže-li, že újme nemohl zabránit ani při vynaložení veškerého úsilí, které na něm bylo možno požadovat.<sup>640</sup>

Dalším příkladem je daňový poradce. Daňový poradce rovněž odpovídá klientovi za škodu, která mu v souvislosti s výkonem daňového poradenství vznikla. Daňový poradce se odpovědnosti však zproští, prokáže-li, že škodě nemohl zabránit ani při vynaložení veškerého úsilí, které lze na něm požadovat.<sup>641</sup> Dále lze uvést např. ještě patentového zástupce. I jeho odpovědnost spočívá na stejných principech.<sup>642</sup>

Všechny tyto profese mají společné to, že poskytují určité služby ve formě odborného poradenství. Zmíněné skutkové podstaty mají de facto povahu odpovědnosti odborníka za informaci nebo radu ve vztahu ke konkrétní profesi.

To však znamená, že je namístě také aplikovat závěr o tom, že uložení objektivní odpovědnosti těmto osobám v rámci deliktního práva není správné. Nelze totiž dovést, že poskytování každé informace nebo rady je tak nebezpečné, že při něm nelze zabránit vzniku závažné škody ani při vynaložení náležité péče (viz 4.2.4.1).<sup>643</sup>

Pokud ovšem analyzujeme příslušné skutkové podstaty, lze dospět k závěru, že se ve skutečnosti o objektivní odpovědnost nejedná. V obecné části bylo uvedeno, že liberační důvod ve formě neodvratitelné události vymezený jako nemožnost zabránit škodě ani při vynaložení veškerého úsilí, které lze požadovat, indikuje důvod zproštění v rámci objektivní odpovědnosti. Naopak pokud úsilí vymežíme ve vztahu k osobě konkrétního škůdce, např. jako úsilí, které lze na něm osobně požadovat, protože je to např. standard v jeho profesi, indikuje to skutkovou podstatu subjektivní odpovědnosti (viz 3.3.5).

U zde analyzované odpovědnosti poskytovatelů služeb se vzhledem k formulaci důvodu zproštění jedná o případ, který svědčí ve prospěch subjektivní odpovědnosti („*újmě nemohlo být zabráněno ani při vynaložení veškerého úsilí, které lze na nich požadovat*“). Uvedený důvod zproštění výslovně odkazuje na odpovědnou osobu („*na nich*“). Tento závěr potvrzuje také

---

<sup>639</sup> Ustanovení § 57 odst. 1 zákona č. 358/1992 Sb., notářský řád.

<sup>640</sup> Ustanovení § 57 odst. 2 notářského řádu.

<sup>641</sup> Ustanovení § 6 odst. 8 zákona č. 523/1992 Sb., o daňovém poradenství a Komoře daňových poradců České republiky.

<sup>642</sup> Srov. ustanovení § 41 zákona č. 417/2004 Sb., o patentových zástupcích.

<sup>643</sup> Srov. rovněž TICHÝ, L. *K rozlišování mezi tzv. subjektivní a objektivní odpovědností – rozsudek NS o povaze odpovědnosti advokáta za škodu*. Bulletin advokacie, č. 1-2/2013, s. 19. „*Činnost advokáta je jistě velmi odpovědné povolání. Svoji povahou však nepředstavuje kategorii činností, jež nazýváme nebezpečnými, riskantními a označujeme je za nebezpečné či zvlášť nebezpečné činnosti (provozy).*“

teleologický argument, že poskytování každé informace nebo rady schází zvláštní nebezpečnost (viz výše).

K subjektivní odpovědnosti dospívá např. i Tichý a Melzer.<sup>644</sup> Naopak Nejvyšší soud ve své ustálené judikatuře považuje skutkovou podstatu s takovým důvodem zproštění za případ objektivní odpovědnosti.<sup>645</sup>

Melzer ovšem zároveň přesvědčivě poukazuje na to, že v rámci smluvních vztahů advokáta ke svým klientům je namístě aplikovat z důvodu přípustné konkurence nároků smluvní odpovědnost, která je v českém právu založena na principech objektivní odpovědnosti (srov. § 2913 OZ).<sup>646</sup> Pokud se uplatní této závěr, je však z mého pohledu v zásadě nadbytečné regulovat odpovědnost těchto profesí ve zvláštních zákonech. Ve vztahu ke smluvním partnerům by se uplatnila smluvní odpovědnost a ve vztahu k dalším osobám odpovědnost za informace nebo radu (viz 4.2.4). Nicméně i v rámci porušení smluvní povinností, pokud je s klientem uzavřena obvyklá příkazní smlouva, by se mělo posuzovat, zda profesionál jednal s odbornou péčí, která se na příslušný stav uplatní.<sup>647</sup>

Uvedená odpovědnost poskytovatelů služeb vyžaduje splnění následujících základních předpokladů: (1) výkon příslušné profese (2) příčinná souvislost mezi výkonem profese a vznikem škody (3) odpovědná osoba, (4) vznik škody a (5) zavinění alespoň ve formě nedbalosti.

Co se týče inspiračních zdrojů, s ohledem na specifičnost právní úpravy jednotlivých profesí v rakouském a německém právu je jejich využití pro zde uvedený výklad omezené.<sup>648</sup> Ve vztahu k úpravě poskytování služeb advokáty lze však srovnávací analýzou např. podpořit výše uvedený závěr o nadbytečnosti úpravy odpovědnosti advokáty ve zvláštním právním předpise, neboť v příslušných rakouských a německých právních předpisech tato úprava schází zjevně z toho důvodu, že se použije obecná úprava v příslušném občanském zákoníku.<sup>649</sup>

---

<sup>644</sup> Srov. TICHÝ, L. Op. cit. sub 643, s. 21. Srov. MELZER, F. *Civilní odpovědnost za poradenství advokátem*. Bulletin advokacie, č. 11/2018, s. 16.

<sup>645</sup> Srov. např. usnesení Nejvyššího soudu ze dne 21. 8. 2020, sp. zn. 23 Cdo 1397/2020. „[...] úprava odpovědnosti advokáta za škodu je bez zřetele na zavinění (objektivní odpovědnost) založena na současném splnění předpokladů, jimiž jsou pochybení při výkonu advokacie, vznik škody a příčinná souvislost mezi nimi.“

<sup>646</sup> Srov. MELZER, F. Op. cit. sub 644, s. 17.

<sup>647</sup> Srov. MELZER, F. Op. cit. sub 644, s. 17. „V konkrétním případě tedy budeme posuzovat, zda advokát jednal s odbornou péčí řádného advokáta.“ Srov. ustanovení § 2432 odst. 1 OZ: „Příkazník plní příkaz poctivě a pečlivě podle svých schopností[...]“

<sup>648</sup> K odpovědnosti advokáta, notáře a daňového poradce v rakouském právu srov. HARRER, F. Komentář k § 1300. Op. cit. sub 451, m. č. 14 a násl. K odpovědnosti za informaci nebo radu v německém právu v obecné rovině srov. WAGNER, G. Komentář k § 826. Op. cit. sub 6, m. č. 79.

<sup>649</sup> V rakouském právu srov. zejména § 21a RAO. V německém právu srov. § 51 BRAO. Toto ustanovení upravuje povinné pojištění advokátů a odkazuje na odpovědnost za škodu dle § 278 nebo § 831 BGB.

#### 4.3.2.2 Výkon profese

Prvním předpokladem je způsobení škody při výkonu příslušné profese. Výkon profese je zásadně vymezen zákonem. Např. notářský řád rozumí výkonem notářství sepisování veřejných listin o právních jednáních, osvědčování právně významných skutečností a prohlášení, přijímání listin a peněz do notářské úschovy. Notář ovšem může vykonávat i některé další související činnosti.<sup>650</sup> Obdobně je tomu i u jiných zde uvedených profesí.<sup>651</sup>

#### 4.3.2.3 Příčinná souvislost

V rámci předpokladu příčinné souvislosti je třeba na základě standardních kritérií pro příčinnou souvislost dovodit, že právě výkon profese, resp. poskytnutí příslušné služby v jeho rámci bylo příčinou vzniku škody. Tento předpoklad musí prokázat poškozený. Náhrada škody tak nebude možná v případě, že poškozený neprokáže, že např. nesprávná rada advokáta byla rozhodující příčinou pro jeho neúspěch v soudním řízení.<sup>652</sup>

#### 4.3.2.4 Odpovědná osoba

Odpovědná osoba je opět vymezena v příslušných právních předpisech. Např. notářem je ten, kdo splňuje zákonné předpoklady a kterého stát pověřil notářským úřadem.<sup>653</sup> Neuplatní se zde pravidlo jako v rámci obecné odpovědnosti za informaci nebo radu, že odborníkem a odpovědnou osobou může být i ten, kdo se pouze hlásí k nějaké odbornosti, aniž by ji sám měl (viz 4.2.4.6).

#### 4.3.2.5 Škoda

Předpoklad škody neobsahuje zvláštní omezení. Stejně jako u odpovědnosti za informaci nebo radu je nahraditelná i čistá majetková újma.<sup>654</sup>

#### 4.3.2.6 Nedbalost a důvod zproštění odpovědnosti

Jak bylo výše uvedeno, odpovědná osoba se může své odpovědnosti zprostit, pokud prokáže, že újmě nemohla zabránit ani při vynaložení veškerého úsilí, které na ní bylo možno požadovat. Tato formulace důvodu zproštění svědčí o tom, že se u zde uvedených profesionálů jedná o koncepci subjektivní odpovědnosti za škodu a důvod zproštění lze považovat za exkulpační důvod (viz 4.3.2.1).

---

<sup>650</sup> Srov. ustanovení § 2 a násl. notářského řádu.

<sup>651</sup> Srov. ustanovení § 1 zákona o advokacii. Srov. ustanovení § 1 zákona o daňovém poradenství a Komoře daňových poradců České republiky.

<sup>652</sup> Srov. MELZER, F. Op. cit. sub 644, s. 18.

<sup>653</sup> Srov. ustanovení § 1 notářského řádu.

<sup>654</sup> Ve vztahu k odpovědnosti advokáta srov. MELZER, F. Op. cit. sub 644, s. 18.

V praxi to znamená, že odpovědná osoba nebude odpovědná v případě, že prokáže, že nejednala nedbale (k nedbalosti viz 3.1.3). Je nutné ovšem doplnit, že nepostačí použít obecné měřítko pro dovození nedbalosti profesionála (srov. § 2912 odst. 2 OZ), ale konkrétní jednání či opomenutí je třeba posuzovat právě na základě zmíněného zpřísněného měřítka veškerého úsilí, které lze na odpovědné osobě požadovat.

#### **4.3.2.7 Kritické shrnutí**

Zde uvedená odpovědnost některých poskytovatelů služeb (advokát, notář, daňový poradce, patentový zástupce) patří ke koncepci subjektivní odpovědnosti. Toto nastavení odpovědnosti lze považovat obdobně jako u odpovědnosti za informaci nebo radu za správné, neboť analýza nebezpečnosti těchto poradenských činností neospravedlňuje uložení objektivní odpovědnosti. Nelze totiž dovodit, že poskytování každé rady je tak nebezpečné, že při něm nelze zabránit vzniku závažné škody ani při vynaložení náležité péče.

Z důvodu konkurence nároků lze v rámci smluvních vztahů těchto profesionálů s jejich klienty aplikovat i smluvní odpovědnost za škodu. V tomto případě je ovšem v zásadě nadbytečné regulovat odpovědnost těchto profesí ve zvláštních zákonech. Ve vztahu ke smluvním partnerům by se totiž uplatnila smluvní odpovědnost a ve vztahu k dalším osobám odpovědnost za informaci nebo radu.

### **4.3.3 Odpovědnost státu podle krizového zákona**

#### **4.3.3.1 Zvláštní nebezpečnost a předpoklady**

Analýza této odpovědnosti je zvolena s ohledem na aktuálnost její aplikace. V roce 2020 totiž došlo k výskytu významné pandemie známé jako Covid-19. V důsledku této pandemie stát výrazným způsobem prostřednictvím svých orgánů a na základě tzv. krizových opatření omezil některá základní práva a svobody.

Dle § 36 odst. 1 krizového zákona<sup>655</sup> platí, že „*stát je povinen nahradit škodu způsobenou právníckým a fyzickým osobám v příčinné souvislosti s krizovými opatřeními a cvičeními (§ 39 odst. 4) prováděnými podle tohoto zákona. Této odpovědnosti se může stát zprostit jen tehdy, pokud se prokáže, že poškozený si způsobil škodu sám.*“

Tato skutková podstata spočívá na principech objektivní odpovědnosti. Stejně jako u jiných zde analyzovaných skutkových podstat se totiž nevyžaduje nedbalost odpovědné osoby.

---

<sup>655</sup> Zákon č. 240/2000 Sb., o krizovém řízení a o změně některých zákonů (krizový zákon). Tato práce zohledňuje znění ustanovení § 36 tohoto zákona k 9. 1. 2021. Nelze však s ohledem na aktuální diskuse vyloučit, že toto znění bude v blízké době novelizováno.

I přesto se však nejedná o typickou objektivní odpovědnost, jak je vymezena v této práci (viz 3.1). A to z toho důvodu, že zde je odpovědnost založena na tzv. dovoleném zásahu, tedy na tom, že způsobení škody poškozenému je zákonem dovoleno (blíže viz 3.1.5). Avšak s ohledem na výše uvedenou významnost této deliktivní normy v současné době a na to, že odlišení objektivní odpovědnosti (odpovědnosti za ohrožení) a odpovědnosti za dovolený zásah někteří autoři nepoužívají, zde bude tato skutková podstata rovněž stručně analyzována.

Problémy také nastávají, pokud se zaměříme na zvláštní nebezpečnost aktivity škůdce, která ospravedlňuje uložení objektivní odpovědnosti. Je zřejmé, že tato skutková podstata je svou povahou odlišná, neboť z mého pohledu nelze činnost státu (vydání krizového opatření) obecně považovat za nebezpečnou činnost jako je např. provoz nebezpečných motorových vozidel.

Důvodem pro uložení odpovědnosti bez ohledu na nedbalost je spíše veřejný zájem na kompenzaci škod, které vznikly poškozeným z důvodu jejich pomoci státu a jeho prostřednictvím všem jeho občanům. Zvláštní nebezpečnost by se dala vztahovat k pandemii samotné, jejím původcem však stát alespoň za normálních okolností není. Ani možná související úvaha, že právě s ohledem na uložení odpovědnosti objektivní povahy by stát měl velmi důsledně zvažovat potřebnost a přiměřenost svých krizových opatření, není z mého pohledu přiléhavá. Jak v obecné rovině poznamenává Melzer, jedná se zde o ohrožení veřejných zájmů,<sup>656</sup> tedy zájmů všech osob včetně odpovědné osoby i poškozeného.<sup>657</sup> Z toho, že stát způsobí svou činností škody svým občanům, nemá žádný užitek, ba spíše naopak.

Na základě těchto úvah lze dospět také k závěru, že objektivní odpovědnost tu nemá místo. Pokud je zde ukládána odpovědnost bez ohledu na nedbalost, je to politické rozhodnutí zákonodárce, které není podloženo důvody pro objektivní odpovědnost za ohrožení, jak byly představeny v této práci (viz 3.2), ale určitým chápáním veřejného zájmu.

Lze si stejně dobře představit i koncepci, že stát by odpovídal pouze za škodu způsobenou v důsledku své nedbalosti, např. tím, že krizové opatření bylo nepřiměřené. V teorii se objevují i názory ve prospěch významného zúžení této odpovědnosti jen na náhradu za omezení vlastnického nebo užívacího práva.<sup>658</sup> S ohledem na tyto pochybnosti by z mého pohledu měla být odpovědnost

---

<sup>656</sup> MELZER, F. *Poskytování náhrad za újmy vyvolané krizovými opatřeními v průběhu koronavirové pandemie*. Bulletin advokacie, č. 4/2020, s. 16. „[...] Je postavena na myšlence, že když byl někdo nucen obětovat svůj majetek ve prospěch jiného, má mu ten, v jehož prospěch tento majetek obětoval, nahradit vzniklou škodu. Vzhledem k tomu, že za krizových stavů jde o ohrožení veřejných zájmů (dobro), má mu být škoda nahrazena z veřejných rozpočtů.“

<sup>657</sup> Srov. rovněž MELZER, F. *Poskytování náhrad za újmy vyvolané mimořádnými opatřeními Ministerstva zdravotnictví po jejich zrušení*. Bulletin advokacie, č. 6/2020, s. 16. „Je však vhodné doplnit, že jde o nárok na náhradu, který se tradičně označuje jako nárok za obětování ve veřejném zájmu (Aufopferungsanspruch). Tento nárok předpokládá dovolený zásah veřejné moci, jehož prostřednictvím dojde k obětování statku jiného jako zvláštní oběti za účelem hájení veřejného zájmu. Nejde-li o dovolený výkon veřejné moci, pak má obecně spíše místo odpovědnost za nedovolený výkon veřejné moci (v ČR podle zák. č. 82/1998 Sb.).“

<sup>658</sup> Srov. MELZER, F. Op. cit. sub 656, s. 22. Srov. rovněž MELZER, F. Op. cit. sub 657, s. 16.

státu dle krizového zákona upravena tak, aby předpokladem pro náhradu škody v tomto případě byla i nedbalost státu, resp. jeho příslušných orgánů.

Tato odpovědnost vyžaduje splnění následujících základních předpokladů: (1) krizové opatření (2) příčinná souvislost mezi krizovým opatřením a vznikem škody (3) odpovědná osoba, (4) vznik škody a (5) dodržení lhůty pro uplatnění práva na náhradu škody.

Co se týče zahraničních inspiračních zdrojů, tyto neobsahují žádnou obdobnou deliktní skutkovou podstatu, která by mohla být zohledněna.<sup>659</sup> Pravděpodobně z toho důvodu, že řešení českého zákonodárce vyvolává pochybnosti o své správnosti.

#### 4.3.3.2 Krizové opatření

Krizové opatření je zákonem vymezeno jako organizační nebo technické opatření určené k řešení krizové situace a odstranění jejích následků, včetně opatření, jimiž se zasahuje do práv a povinností osob.<sup>660</sup> Rovněž krizová situace má svoji legální definici. Je jí mimořádná událost podle zákona o integrovaném záchranném systému, narušení kritické infrastruktury nebo jiné nebezpečí, při nichž je vyhlášen stav nebezpečí, nouzový stav nebo stav ohrožení státu.<sup>661</sup>

Příkladem přísného krizového opatření z nedávné doby je opatření mj. zakazující maloobchodní prodej a prodej a poskytování služeb v provozovnách s výjimkou některých konkrétních provozoven.<sup>662</sup> Pokud byl tak někdo provozovatelem např. obchodu s uměleckými předměty nebo knihkupectví byl povinen svůj obchod po určité období pro své zákazníky uzavřít. V takových případech těmto provozovatelům mohla vzniknout škoda zejména ve formě ušlého zisku.

Ve vztahu ke zdě analyzované náhradě škody je vhodné upozornit na to, že zákonodárce předmětnou skutkovou podstatu náhrady škody zjevně ovšem zvažoval pro jiné případy než pro omezení z důvodu pandemie vztahující se na území celého státu. Jak je patrné z předchozí judikatury, jednalo se zejména o případy povodní, které jsou svou povahou lokální a zasahují

---

<sup>659</sup> K obecné odpovědnosti státu za škodu v Rakousku srov. KOZIOL, H., VOGEL, K., *Liability for Damage Caused by Others under Austrian law*, in: SPIER, J. (ed.). *Unification of Tort Law: Liability for Damage Caused by Others*. Hague/London/New York: Kluwer Law International, 2003, s. 29-30. K obecné odpovědnosti státu za škodu v Německu srov. FEDTKE, J., MAGNUS, U. *Liability for Damage Caused by Others under German law*, in: SPIER, J. (ed.). *Unification of Tort Law: Liability for Damage Caused by Others*. Hague/London/New York: Kluwer Law International, 2003, s. 111-112.

<sup>660</sup> Ustanovení § 2 písm. c) krizového zákona. K povaze opatření srov. HANDRLICA, J., BALOUNOVÁ, J., SHARAPAEV, V. *Náhrady a opatření přijatá v době pandemie*. Právní rozhledy 2020, č. 22, s. 784 a násl.

<sup>661</sup> Ustanovení § 2 písm. b) krizového zákona.

<sup>662</sup> Usnesení vlády České republiky ze dne 30. října 2020 č. 1116 o přijetí krizového opatření.

menší počet poškozených.<sup>663</sup> V jednom ze sporů o náhradu škody na základě krizového zákona došlo např. k tomu, že poškozenému byla odstraněna budova v jeho vlastnictví.<sup>664</sup>

#### 4.3.3.3 Příčinná souvislost

Dalším předpokladem, který musí být pro náhradu škody splněn, je dovození příčinné souvislosti mezi krizovým opatřením a vznikem škody. Dosavadní právní teorie správně upozorňuje na to, že se nejedná o příčinnou souvislost mezi samotnou krizovou situací a vznikem škody.<sup>665</sup> Existenci příčinné souvislosti musí prokazovat poškozený.

Ve vztahu k případu pandemie lze doplnit, že povinnost náhrady škody nebude možné ve většině případů v tomto ohledu dovodit. Pravděpodobně totiž nepůjde spolehlivě zjistit, zda škoda vznikla v důsledku přijetí krizového opatření nebo v důsledku samotné pandemie. Jinými slovy, zda by škoda nastala v důsledku pandemie, i kdyby k přijetí krizového opatření nedošlo. Např. výše uvedení provozovatelé uzavřených obchodů by museli spolehlivě prokázat, že ani v případě pandemie by zákazníci nakupování jejich knih nebo uměleckých předmětů neomezili, což bude v praxi velmi obtížné.

Naopak lze mít za to, že v případě povodní, kdy poškozenému je nařízeno opustit dům,<sup>666</sup> či dokonce nařízeno odstranění jeho domu, nebude prokázání příčinné souvislosti činit závažné problémy.

#### 4.3.3.4 Odpovědná osoba

Osobou, která je povinna nahradit škodu, je stát. A to i přesto, že krizový zákon obsahuje ustanovení, dle kterého peněžní náhradu poskytne ten orgán krizového řízení, který nařídil krizové opatření nebo cvičení, při němž anebo v jehož důsledku vznikla škoda či újma.<sup>667</sup> Pouze stát je totiž nositelem právní subjektivity a může být povinen na rozdíl od jeho orgánů k náhradě škody

<sup>663</sup> Srov. zejména rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 17. 6. 2009, sp. zn. 25 Cdo 1649/2007, rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 22. 10. 2009, sp. zn. 25 Cdo 3798/2007, rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 11. 4. 2012, sp. zn. 28 Cdo 2519/2011.

<sup>664</sup> Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 17. 6. 2009, sp. zn. 25 Cdo 1649/2007. „Rozhodnutím předsedy vlády ČR [...] došlo k vyhlášení nouzového stavu v důsledku rozsáhlých povodní na dobu od 12. 8. 2002 do 22. 8. 2002 a k nařízení krizových opatření spočívajících mimo jiné v odstraňování staveb, bude-li to nezbytné pro zmírnění nebo odvrácení veřejného ohrožení. Na základě příkazu primátora hlavního města Prahy [...] rozhodla [...] povodňová komise [...] o odstranění podmáčených staveb v prostoru mezi tělesem tramvajové trati a břehem Vltavy, a to i budovy žalobce, která byla odstraněna téhož dne.“

<sup>665</sup> Srov. MELZER, F. Op. cit. sub 656, s. 18.

<sup>666</sup> Srov. rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 22. 10. 2009, sp. zn. 25 Cdo 3798/2007. „Rozhodnutím předsedy vlády ČR [...] došlo k vyhlášení nouzového stavu v důsledku rozsáhlých povodní na dobu od 12. 8. 2002 do 22. 8. 2002 a k nařízení krizových opatření spočívajících mimo jiné v evakuaci ohrožených osob, v zákazu vstupu, pobytu a pohybu osob na postiženém území, přičemž pro území hlavního města konkretizoval tato opatření primátor hlavního města Prahy. Při nucené evakuaci [...] ukončili pracovníci žalobkyně pobyt hotelových hostů a v ranních hodinách pak po výzvách Policie ČR hotel sami opustili. Téhož dne [...] se začaly zaplavovat ohrožené oblasti [...]. Po odpadnutí vody [...] bylo započato s odklízecími pracemi [...]“

<sup>667</sup> Ustanovení § 36 odst. 4 krizového zákona.

dle občanského práva.<sup>668</sup> Smyslem uvedeného ustanovení krizového zákona je jen určení orgánu státu, jehož prostřednictvím se náhrada škody poškozenému poskytne.<sup>669</sup>

#### 4.3.3.5 Škoda

I přesto, že zákon hovoří pouze o škodě a nikoli o újmě, je třeba dovodit, že může být požadována i náhrada nemajetkové újmy.<sup>670</sup> Poškozený má také právo jak na náhradu škody, tak i ušlého zisku.<sup>671</sup> Zákon upravuje rovněž i některá speciální pravidla ohledně rozsahu náhrady škody, která se však vztahují pouze na specifické situace, a proto zde jejich výklad bude ponechán stranou.<sup>672</sup>

Ve vztahu k rozsahu náhrady škody lze souhlasit s Melzerem, že roli může hrát i tzv. započítání prospěchu.<sup>673</sup> Tzn. pokud poškozený získá na pokrytí svých škod od státu určité kompenzace, je třeba je odečíst od výše způsobené škody. Z povahy věci by však mělo jít pouze o kompenzace vztahující se ke zmírnění vzniklých škod v příčinné souvislosti s krizovými opatřeními. Náhradu škody tak nelze snížit např. o výši státní dotace na vybavení provozovny poskytnutou nezávisle na výskytu krizové situace a vydání krizových opatření.

#### 4.3.3.6 Lhůta

Dle zákona je třeba uplatnit nárok na náhradu škody písemně s uvedením důvodů u příslušného orgánu krizového řízení do 6 měsíců od doby, kdy se o škodě poškozený dozvěděl, nejdéle do 5 let od vzniku škody, jinak právo zaniká. Orgán krizového řízení může v případech hodných zvláštního zřetele přiznat náhradu škody i po uplynutí termínu k podání žádosti nebo i bez podání žádosti, ale nejdéle do 5 let od vzniku škody.<sup>674</sup> Smyslem prodloužení lhůty je dle důvodové zprávy zkušenost z povodní, kdy zejména starší občané pod dojmem protrpěných tragédií podali žádost o náhradu škody s časovým prodloužením.<sup>675</sup>

---

<sup>668</sup> Srov. MELZER, F. Op. cit. sub 656, s. 22.

<sup>669</sup> Srov. rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 17. 6. 2009, sp. zn. 25 Cdo 1649/2007.

<sup>670</sup> Srov. MELZER, F. Op. cit. sub 656, s. 17. Opačně, avšak bez jakékoli argumentace srov. HANDRLICA, J., BALOUNOVÁ, J., SHARAPAEV, V. Op. cit. sub 660, s. 784 a násl.

<sup>671</sup> K podrobnější argumentaci srov. MELZER, F. Op. cit. sub 657, s. 18-19.

<sup>672</sup> Ustanovení § 36 odst. 2 krizového zákona: „Náhrada věcné škody vzniklé při činnosti orgánů provádějících krizová opatření nebo při uložení poskytnutí věcných prostředků se poskytuje podle právních předpisů platných v době vzniku škody.“ Ustanovení § 36 odst. 3 krizového zákona: „Náhrada škody či újmy na zdraví vzniklé při výkonu uložené pracovní povinnosti, pracovní výpomoci nebo dobrovolné pomoci vykonané v rámci organizované činnosti se poskytuje podle ustanovení občanského zákoníku o odpovědnosti za škodu na zdraví v některých zvláštních případech, pokud mu již nevznikl nárok na dávku úrazového pojištění podle zvláštního právního předpisu.“ K výkladovým problémům těchto ustanovení srov. MELZER, F. Op. cit. sub 656, s. 17-18.

<sup>673</sup> Srov. MELZER, F. Op. cit. sub 657, s. 19.

<sup>674</sup> Ustanovení § 36 odst. 5 krizového zákona.

<sup>675</sup> Srov. MELZER, F. Op. cit. sub 656, s. 21.



Stejně jako u jiných skutkových podstat lze pak smysl lhůty pro uplatnění svého práva obecně spatřovat v tom, že poskytuje odpovědné osobě čas pro předběžné posouzení nároku a zjišťování příčin vzniku škody a uplatnění případných regresních nároků (viz 4.2.11.6), pokud mohou vzniknout.<sup>676</sup>

#### 4.3.3.7 Liberační důvod

Stát se může odpovědnosti za škodu zprostit, pokud prokáže, že poškozený si způsobil škodu sám. Obdobně jako na jiných místech v této práci je ovšem třeba dovodit, že tyto případy by se daly přesvědčivě řešit i na základě obecné úpravy spoluzpůsobení škody.

Melzer sice uvádí, že rozdílem od příslušné úpravy spoluúčasti poškozeného (§ 2918 OZ), je to, že spoluúčast poškozeného nevede k poměrnému snížení náhrady škody, nýbrž k jejímu úplnému vyloučení.<sup>677</sup> Toto stanovisko však není z mého pohledu přesvědčivé. Za prvé přímo neplyne ze znění předmětného ustanovení. Za druhé není ani spravedlivé, aby v případech, kdy lze podíly na způsobení škody určit, byl poškozený o náhrady škody zcela připraven. Z mého pohledu není aktuálně spravedlivé ani odmítnout nahradit škodu (za předpokladu splnění všech ostatních předpokladů) např. provozovateli obchodu, který byl povinen svůj obchod zavřít, jen proto, že si nezřídil k prodeji svého zboží e-shop (ke kritériím pro dovození spluzpůsobení škody viz část 3.7).

Zákon dále výslovně uvádí, že náhrada škody se neposkytuje osobám, které zavinily vznik škodné události.<sup>678</sup> Rovněž toto ustanovení je v právní úpravě nadbytečné. Ke spravedlivému řešení lze dospět i aplikací obecné úpravy spoluzpůsobení škody (viz výše).

#### 4.3.3.8 Kritické shrnutí

Odpovědnost státu dle krizového zákona spočívá na principech objektivní odpovědnosti. Stejně jako u jiných zde analyzovaných skutkových podstat se totiž nevyžaduje nedbalost odpovědné osoby. Jedná se však o tzv. odpovědnost za dovolený zásah, nikoli o objektivní odpovědnost za ohrožení. Důvodem pro uložení odpovědnosti bez ohledu na nedbalost tu není zvláštní nebezpečnost aktivity odpovědné osoby, ale veřejný zájem na kompenzaci škod, které vznikly poškozeným z důvodu jejich pomoci státu a jeho prostřednictvím všem jeho občanům. Z tohoto důvodu lze prosazovat úpravu této odpovědnosti v tom směru, aby stát odpovídal pouze za škodu způsobenou v důsledku své nedbalosti, např. tím, že krizové opatření bylo nepřiměřené.

---

<sup>676</sup> Srov. ustanovení § 36 odst. 7 krizového zákona. „*Orgán krizového řízení je oprávněn požadovat uhrazení nákladů, které vynaložil jako náhradu škody, po původci havárie nebo jiné události, v jejímž důsledku vznikla krizová situace a musela být nařízena krizová opatření.*“

<sup>677</sup> Srov. MELZER, F. Op. cit. sub 656, s. 21.

<sup>678</sup> Ustanovení § 36 odst. 6 krizového zákona.

## 4.4 Budoucnost objektivní odpovědnosti

Následující část se zabývá budoucím vývojem objektivní odpovědnosti. V našem okolí se totiž stále více objevují technologické produkty, případně prozatím pouze jejich návrhy, které zákonodárce při uložení stávající objektivní odpovědnosti nemohl zvažovat. Některé skutkové podstaty se zakládají na principech vytvořených před desítkami a v některých případech dokonce i stovkami let (viz 4.1).<sup>679</sup> Přitom se však může jednat o produkty nebo o činnosti, které jsou natolik nebezpečné, že by měly být prostřednictvím koncepce objektivní odpovědnosti regulovány.

Následující analýza na rozdíl od předchozí části nejdříve vybírá takové potenciálně nebezpečné činnosti a snaží se dospět k závěru, zda jsou regulovány v rámci stávajících skutkových podstat objektivní odpovědnosti a zároveň zda je tato jejich regulace či neregulace ideální.

### 4.4.1 Elektromobilita – elektrokola, elektrokoloběžky a podobné prostředky

V poslední době si nelze nevšimnout intenzivního rozvoje nových způsobů dopravy v rámci silničního provozu.<sup>680</sup> Zvláště ve větších městech se již nyní objevuje mj. relativně velké množství elektrol a elektroloběžek. To souvisí i s rozvojem sdílení dopravních prostředků, jež využívá stále větší počet lidí. Tyto faktory zejména vybízejí k doplnění analýzy současné koncepce objektivní odpovědnosti za provoz dopravních prostředků. Za jakých podmínek je za provoz elektrol a elektroloběžek v českém právním řádu ukládána objektivní odpovědnost? A je tato úprava s ohledem na důvody pro použití objektivní odpovědnosti ideální? Jinými slovy, odpovídáme a měli bychom odpovídat za škodu stejně jako při jízdě autem i při jízdě na elektrokole nebo elektroloběžce?

#### 4.4.1.1 Zvláštní nebezpečnost

V příslušných částech bylo uvedeno, že objektivní odpovědnost by měla být s ohledem na její administrativní nákladnost ukládána za zvlášť nebezpečné aktivity, kdy nepostačuje k zamezení vzniku závažné škody vynaložení náležité opatrnosti v rámci subjektivní odpovědnosti (viz 3.2). Zvláštní nebezpečnost je u dopravních prostředků obecně spatřována zejména v jejich značné rychlosti, váze a síle motoru.<sup>681</sup>

<sup>679</sup> Srov. rovněž EXPERT GROUP ON LIABILITY AND NEW TECHNOLOGIES – NEW TECHNOLOGIES FORMATION. Liability for artificial intelligence and other emerging digital technologies. In op.europa.eu [online]. [cit. 2021-01-08]. S. 19. Dostupné z: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/1c5e30be-1197-11ea-8c1f-01aa75ed71a1/language-en/format-PDF> „The adequacy of existing liability rules may therefore be questionable, considering in particular that these rules were formulated decades or even centuries ago, based on even older concepts and incorporating a primarily anthropocentric and monocausal model of inflicting harm.“

<sup>680</sup> Závěry této části byly rovněž publikovány v článku LOVĚTÍNSKÝ, V. *Elektrokola, elektroloběžky a objektivní odpovědnost*. Právní rozhledy 2020, č. 1, s. 1-7.

<sup>681</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2927. Op. cit. sub 9, m. č. 22.

Pokud se zaměříme na elektrokola a elektrokolěžky, mohou ovšem v porovnání s běžným motorovým vozidlem o jejich zvláštní nebezpečnosti vznikat pochybnosti. Z mého pohledu nelze u těchto a jim podobných dopravních prostředků v rámci elektromobility přijmout paušální závěr o jejich nebezpečnosti pro dovození objektivní odpovědnosti, ale je třeba blíže rozlišovat. Za provoz méně nebezpečných dopravních prostředků, které obecně nedosahují značné rychlosti, by měli jejich provozovatelé odpovídat pouze v rámci subjektivní odpovědnosti jen za předpokladu svého nedbalého jednání. Jak je to ovšem dle účinného českého práva?

#### 4.4.1.2 Odpovědnost za provoz dopravních prostředků

V příslušné části (viz 4.2.1) bylo dovozeno, že vozidlo ve smyslu objektivní odpovědnosti za provoz dopravních prostředků je třeba chápat široce jako dopravní prostředek pohybující se po povrchu, přičemž se musí jednat o diskrétní (nespojité) technický prostředek, který je přinejmenším kromě jiného určen k přepravě osob a nákladů. Tato kritéria elektrokola i elektrokoloběžky bez dalšího splňují.

Dalším znakem je rovněž to, že tyto prostředky nejsou poháněny lidskou silou. S ohledem na různé způsoby pohonů je třeba dovodit, že v případě kombinace lidského a některého dalšího z uvedených pohonů bude rozhodující převažující způsob pohonu. Část české teorie ovšem dospívá k názoru, že se u prostředků s pomocným motorem jedná o dopravní prostředky, za jejichž provoz je provozovateli uložena objektivní odpovědnost.<sup>682</sup> Z mého pohledu je však třeba důsledněji rozlišovat.

Pokud jde o elektrokola, ne všechna mají stejně silné pomocné motory. Např. německé právo stanoví výjimku z objektivní odpovědnosti pro dopravní prostředky, které jsou poháněny lidskou silou a vybaveny podpůrným elektrickým motorem s výkonem nejvýše 0,25 kW, jehož podpora se s přibývajícím rychlostí postupně snižuje a při dosažení rychlosti 25 km/h nebo dříve, pokud přestane osoba šlapat, se vypne (§ 1 odst. 3 StVG).<sup>683</sup> Účelem tohoto ustanovení, které vychází z nařízení Evropské unie,<sup>684</sup> bylo právě dosažení právní jistoty ohledně právní povahy

<sup>682</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2927. Op. cit. sub 9, m. č. 129.

<sup>683</sup> § 1 odst. 3 StVG: „Keine Kraftfahrzeuge im Sinne dieses Gesetzes sind Landfahrzeuge, die durch Muskelkraft fortbewegt werden und mit einem elektromotorischen Hilfsantrieb mit einer Nenndauerleistung von höchstens 0,25 kW ausgestattet sind, dessen Unterstützung sich mit zunehmender Fahrzeuggeschwindigkeit progressiv verringert und

1. beim Erreichen einer Geschwindigkeit von 25 km/h oder früher,

2. wenn der Fahrer im Treten einhält,

unterbrochen wird. Satz 1 gilt auch dann, soweit die in Satz 1 bezeichneten Fahrzeuge zusätzlich über eine elektromotorische Anfahr- oder Schiebehilfe verfügen, die eine Beschleunigung des Fahrzeuges auf eine Geschwindigkeit von bis zu 6 km/h, auch ohne gleichzeitiges Treten des Fahrers, ermöglicht. Für Fahrzeuge im Sinne der Sätze 1 und 2 sind die Vorschriften über Fahrräder anzuwenden.“

<sup>684</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady 168/2013 ze dne 15. ledna 2013 o schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a dozoru nad trhem s těmito vozidly.

elektrokol.<sup>685</sup> Elektrokola, která mají silnější výkon, do působnosti úpravy objektivní odpovědnosti spadají. Obdobné řešení zastává v současnosti i rakouské právo (§ 1 odst. 2a KFG).<sup>686</sup>

Z mého pohledu je stejný přístup obhajitelný i v rámci platného českého práva. U elektrokol s takto „slabším“ výkonem dle parametrů nařízení Evropské unie a německé úpravy lze tvrdit, že jejich převažující způsob pohonu je lidská síla. Za jejich provoz tedy provozovateli není uložena objektivní odpovědnost. Naopak elektrokola, která tyto parametry nesplňují, spadají do působnosti úpravy objektivní odpovědnosti, protože jejich převažujícím způsobem pohonu je jejich motor.

U elektrokoloběžek je z hlediska českého práva právní posouzení nesporné. Jejich převažujícím způsobem pohonu je totiž motor, protože se na nich jejich řidič běžně veze, aniž by se alespoň částečně odrážel od země. Omezení rychlosti nehraje v rámci OZ roli. Dle českého práva je tedy za jejich provoz jejich provozovateli ukládána objektivní odpovědnost.

Toto řešení však vyvolává pochybnosti. Např. z pohledu německého práva se na elektrokoloběžky sice neuplatní výše uvedená výjimka pro elektrokola, avšak StVG vyjímá z objektivní odpovědnosti provozovatele i dopravní prostředky, které se na rovině nemohou pohybovat rychleji než 20 km/h (viz 4.2.1.2). I z tohoto důvodu mají běžné elektrokoloběžky určené v současnosti ke sdílení např. v Berlíně omezení rychlosti právě na 20 km/h. Dle německého práva tak provozovatelé elektrokoloběžek s tímto omezením rychlosti neodpovídají za škody způsobené jejich provozem v rámci objektivní odpovědnosti. Na druhé straně však mají povinnost sjednat povinné pojištění,<sup>687</sup> což není u subjektivní odpovědnosti běžné a tento přístup lze oprávněně kritizovat. Povinné pojištění by mělo být ukládáno na základě alespoň stejného zvýšeného nebezpečí, jaké je požadováno pro založení objektivní odpovědnosti (viz 3.10).

V Rakousku se elektrokoloběžky s maximálním výkonem motoru 600 W a rychlostí 25 km/h považují v zásadě za běžná kola.<sup>688</sup> S ohledem na to provozovatel takové elektrokoloběžky neodpovídá na základě objektivní odpovědnosti. Povinné pojištění není u těchto elektrokoloběžek na rozdíl od německé úpravy dle mých informací doposud stanoveno.

Mám za to, že obdobně jako u elektrokol nelze na všechny typy elektrokoloběžek uplatňovat stejná pravidla. Obecně je rozumné, aby se objektivní odpovědnost vztahovala jen na

---

<sup>685</sup> Srov. DAUER, P. Komentář k § 1. Op. cit. sub 250, m. č. 4.

<sup>686</sup> § 1 odst. 2a KFG: „Nicht als Kraftfahrzeuge, sondern als Fahrräder im Sinne der StVO 1960 gelten auch elektrisch angetriebene Fahrräder mit

1. einer höchsten zulässigen Leistung von nicht mehr als 600 Watt und

2. einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h.“

<sup>687</sup> Ustanovení § 2 odst. 1 č. 2 ekFV.

<sup>688</sup> Ustanovení § 2 odst. 1 č. 22 písm. d) a § 88b StVO.

ty druhy elektrokoloběžek, které pro ostatní účastníky provozu představují zvýšené nebezpečí. O konkrétních kritériích lze vést odbornou diskusi.

Různé přístupy lze vidět i v německém a rakouském právu. Z mého pohledu je aktuálně nejpřesvědčivější německá úprava, která prosazuje omezení rychlosti na 20 km/h. Toto je rychlost víceméně obdobná rychlosti průměrného cyklisty v normálním provozu. Je sice pravdou, že elektrokoloběžka je o něco hůře ovladatelná než jízdní kolo nebo i elektrokolo. Tento aspekt se mi však ve srovnání s rychlostí nezdá být rozhodující.

Za nejméně uspokojivý však považuji český přístup, který úvahy o nebezpečnosti jednotlivých motorových dopravních prostředků vůbec nepřipouští. U méně nebezpečných motorových dopravních prostředků, které jsou ve vztahu k jejich nebezpečnosti obdobné např. jízdním kolům nebo chodcům, by proto měla být dle mého názoru aplikována teleologická redukce předmětného ustanovení o objektivní odpovědnosti jejich provozovatelů. Jedná se právě zejména o elektrokoloběžku s omezením rychlosti do 20 km/h nebo třeba i o motorový invalidní vozík, segway, jednokolku (airwheel), kolonožku (hoverboard) nebo elektroboard se stejným omezením rychlosti. Tito provozovatelé by měli odpovídat v rámci subjektivní odpovědnosti jen za předpokladu svého nedbalého jednání.

Pokud jsme dovodili, že některá elektrokola a elektrokoloběžky jsou vozidly v rámci této skutkové podstaty objektivní odpovědnosti, je dále pro uložení povinnosti jejich provozovatele nahradit škodu nutné, aby škoda byla způsobena zvláštní povahou provozu. Je třeba dovést, že se při nehodě realizovalo právě to zvýšené nebezpečí, které je spojeno s dopravním prostředkem (viz 4.2.1.3). Domnívám se, že posouzení tohoto předpokladu ani u elektokol a elektrokoloběžek nebude činit zásadní problémy.

Dalším předpokladem je určení osoby provozovatele. Provozovatelem je osoba, která nikoli jen přechodně provozuje dopravní prostředek na vlastní účet a nebezpečí a fakticky s ním disponuje (viz 4.2.1.4). S ohledem na sdílení elektokol a elektrokoloběžek ve větších městech je třeba si klást otázku po osobě provozovatele i v těchto případech. V příslušné části bylo dovozeno, že zde zůstává provozovatelem zpravidla pronajímatel, neboť rozhoduje alespoň rámcově o tom, jak a kde bude dopravní prostředek užíván, požívá užitek ve formě nájemného a hradí opravy takových prostředků (viz 4.2.1.4). Poškozený se tedy se svým nárokem na náhradu škody, kterou mu způsobí jiná osoba při provozu elektokol a elektrokoloběžek, může obrátit za splnění všech zde uvedených předpokladů na společnost, která takové dopravní prostředky pronajímá. Pokud je však řidič elektokola nebo elektrokoloběžky zároveň jejich vlastníkem, obvykle pak bude provozovatelem on sám a poškozený má právo na náhradu škody vůči němu.

S ohledem na další předpoklad – vznik škody – nevzniká u elektrokol a elektrokoloběžek žádný specifický problém odlišný od jiných dopravních prostředků (viz 4.2.1.6). V závěru nesmíme zapomínat ani na liberační důvody. Povinnosti nahradit škodu se může totiž provozovatel dopravního prostředku zprostit, pokud prokáže, že škodě nemohl zabránit ani při vynaložení veškerého úsilí, které lze požadovat. Zprostit se však nemůže v případě, pokud byla škoda způsobena okolnostmi, které mají původ v provozu. Typickým příkladem těchto okolností v oblasti elektromobility by bylo např. selhání brzd nebo vadný software dopravního prostředku (viz 4.2.1.8).

V souvislosti s objektivní odpovědností je praktické zmínit i téma povinného pojištění odpovědnosti (viz 4.2.1.11). Co se týče pojištění odpovědnosti z provozu elektrokol a elektrokoloběžek, pak záleží na tom, zda jsou schváleny jako druh vozidla motocykl (srov. § 2 písm. a) ZPOPV). Pokud takové schválení nevyžadují, pak jejich provozovatelé povinnost pojištění nemají.

#### **4.4.1.3 Aplikace dalších skutkových podstat objektivní odpovědnosti**

V rámci českého deliktního práva nesmíme zapomínat rovněž na to, že se poškozený může domáhat náhrady škody i na základě jiných skutkových podstat objektivní odpovědnosti (viz 3.9). Z mého pohledu se může jednat především o odpovědnost za výrobek nebo případně o odpovědnost za zvlášť nebezpečný provoz. Předpoklady těchto odpovědností byly analyzovány v příslušných částech, a proto je zde na ně pouze odkazováno (viz 4.2.2, resp. 4.2.3). U dopravních nehod v rámci elektromobility lze ovšem očekávat, že v praxi se ve většině případů bude poškozený domáhat náhrady škody vůči provozovateli vozidla dle odpovědnosti za provoz dopravních prostředků.

#### **4.4.1.4 Kritické shrnutí**

Dle zde zastávaného výkladu není provozovatel elektrokola se „slabším“ výkonem splňující výše uvedené parametry nařízení Evropské unie povinen nahradit škodu v rámci koncepce odpovědnosti za provoz dopravních prostředků v občanském zákoníku, neboť převažujícím pohonem takového elektrokola je lidská síla. Naopak elektrokola, která tyto parametry nespĺňují, spadají do působnosti úpravy objektivní odpovědnosti, protože jejich převažujícím způsobem pohonu je jejich motor. Provozovatel takového elektrokola se „silnějším“ výkonem je tedy za splnění dalších výše uvedených předpokladů povinen nahradit škodu z provozu takového elektrokola bez ohledu na to, zda jednal nedbale.

U elektrokoloběžek je z hlediska českého práva právní posouzení nesporné. Jejich převažujícím způsobem pohonu je totiž motor, protože se na nich jejich řidič běžně veze, aniž by

se alespoň částečně odrážel od země. Omezení rychlosti nehraje dle účinného občanského zákoníku žádnou roli. Dle českého práva je tedy za provoz elektrokoloběžek jejich provozovateli ukládána objektivní odpovědnost. Provozovatel každé elektrokoloběžky je tak za splnění dalších výše uvedených předpokladů povinen nahradit škodu z provozu elektrokoloběžky bez ohledu na to, zda jednal nedbale.

Bylo však ukázáno, že koncepce objektivní odpovědnosti za provoz dopravních prostředků není v některých aspektech v oblasti elektromobility zcela vyhovující. De lege ferenda by se objektivní odpovědnost neměla vztahovat na méně nebezpečné dopravní prostředky, které jsou ve vztahu k jejich nebezpečnosti obdobné např. jízdním kolům nebo chodcům. O přesných kritériích lze vést odbornou diskusi. Z mého pohledu je aktuálně nejpřesvědčivější německá úprava, která obsahuje výjimku z úpravy objektivní odpovědnosti pro dopravní prostředky, které se na rovině nemohou pohybovat rychleji než 20 km/h.

#### 4.4.2 Autonomní systémy – autonomní vozidla

Další oblastí, která začíná velmi rychle v současnosti nabývat na významu, je oblast autonomních systémů.<sup>689</sup> Autonomními systémy zde stručně rozumím stejně jako texty na obdobné téma, které následující analýza reflektuje, systémy vybavené určitým stupněm umělé inteligence v tom směru, že „jejich *"chování"* je určováno počítačovým kódem (algoritmem), který umožňuje určitý prostor pro rozhodování tímto samotným systémem.“<sup>690</sup> Vyjádřeno rovněž jinými slovy, tyto systémy obsahují senzor nebo jiný mechanismus vnímání, kontrolující algoritmus a schopnost dávat zpětnou vazbu vnějšímu světu.<sup>691</sup>

Jsem si vědom toho, že toto vymezení může být z pohledu příslušných technických oborů neúplné. Nicméně z perspektivy práva odpovědnosti za škodu ho v rámci současné regulace

---

<sup>689</sup> V této části „Autonomní systémy – autonomní vozidla“ byly převzaty i některé části a závěry z mé německé diplomové práce s názvem Odpovědnost za škodu při silničních dopravních nehodách v německém a českém deliktním právu. Srov. LOVĚTÍNSKÝ, V. *Haftung bei Straßenverkehrsunfällen im deutschen und tschechischen Deliktsrecht*. Diplomová práce. Berlín: Humboldt-Universität zu Berlin, Juristische Fakultät, 2019, 49 s.

<sup>690</sup> Srov. WAGNER, G. *Robot Liability*, in: LOHSSE, S., SCHULZE, R., STAUDENMAYER, D. *Liability for Artificial Intelligence and the Internet of Things*. Baden-Baden: 2019. Citováno podle elektronické verze WAGNER, G. *Robot Liability*. In papers.ssrn.com [online]. [cit. 2021-01-09]. S. 1. Dostupné z: [https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=3198764](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3198764).

„The characteristic shared by both entities is that their *"behaviour"* is determined by computer code that allows some room for *"decision-making"* by the machine itself, in the particular accident situation. In other words, the behaviour of the machine is not entirely under the control of human actors.“

<sup>691</sup> Srov. EIDENMÜLLER, H. *The Rise of Robots and the Law of Humans*. Zeitschrift für Europäisches Privatrecht 2017, s. 769. „They consist of a sensor or other input mechanism, a controlling algorithm, and the capacity to give feedback to the outside world. These three features together constitute the so-called *'Sense-Think-Act Paradigm'*. The sensor or other input mechanism may draw from multiple sources as is the case, for example, with respect to *'networked cars'*.“

pokládám za dostačující, neboť v sobě obsahuje prvek kontroly nebezpečné aktivity jako jedno z klíčových kritérií pro nastavení ideální koncepce odpovědnosti za škodu v této oblasti.

Typickým příkladem takových autonomních systémů jsou tzv. autonomní vozidla, tedy vozidla, která jsou řízena sama sebou prostřednictvím počítačového algoritmu bez vlivu řidiče. V praxi se však vyskytují různé stupně automatizace, a proto je třeba pro účely správného nastavení jejich regulace dále rozlišovat. V současné době se nejčastěji hovoří o pěti různých úrovních automatizace (*levels of automation*).<sup>692</sup> Jejich stručný přehled tvoří i přílohu této práce.

Z pohledu odpovědnosti za škodu je vhodné na jedné straně analyzovat tzv. plně autonomní vozidla (*völlig autonome Fahrzeuge*) a na druhé straně vozidla s vysoce nebo plně automatickou funkcí jízdy (*Kraftfahrzeuge mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion*), jak to činí např. část německé teorie i německá praxe, protože německé právo již obsahuje částečně i jejich regulaci (viz dále). U tohoto druhého typu vozidel se sice nejedná o autonomní vozidla v pravém slova smyslu, neboť jejich řidič musí být připraven na výzvu kdykoliv převzít řízení.<sup>693</sup> Nicméně s ohledem na to, že právě tato vozidla přijdou pravděpodobně brzy do provozu, má smysl se jim na tomto místě rovněž věnovat. Následující analýza bude proto zohledňovat oba tyto druhy vozidel.

#### 4.4.2.1 Zvláštní nebezpečnost

Pokud se zaměříme na autonomní vozidla, zvláštní nebezpečnost, která je důvodem pro uložení objektivní odpovědnosti, je u dopravních prostředků obecně spatřována zejména v jejich značné rychlosti, váze a síle motoru (viz výše). Stupeň jejich automatizace by na tomto závěru neměl nic změnit. Přinejmenším do té doby, dokud nebudou k dispozici spolehlivá data ohledně nehod způsobených autonomními vozidly.

Vedle této nebezpečnosti je z mého pohledu však nutné zohlednit ještě i další zvláštní nebezpečnost. Nejde totiž pouze o vozidlo jako mechanický stroj, neboť výraznou roli při jeho provozu hraje i software řízení autonomního vozidla, který se netýká pouze jednoho vozidla, ale celé skupiny vozidel, která mezi sebou sdílejí nebo budou sdílet určitá data. Vada takového softwaru, která nemusí být pro člověka vždy předvídatelná a jím ovladatelná,<sup>694</sup> může z určitého

---

<sup>692</sup> K jednotlivým stupňům automatizace srov. například Zpráva Evropské komise. On the road to automated mobility: An EU strategy for mobility of the future, 2018, s. 3. In ec.europa.eu [online]. [cit. 2021-01-08]. Dostupná z: [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/com20180283\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/com20180283_en.pdf)

<sup>693</sup> Srov. WAGNER, G. Op. cit. sub 364, s. 708. „Die in § 1a Abs. 2 StVO neuerdings enthaltenen Definitionen von Kraftfahrzeugen mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion sind nicht mit autonomen Fahrzeugen zu verwechseln [...]“

<sup>694</sup> Srov. EXPERT GROUP ON LIABILITY AND NEW TECHNOLOGIES – NEW TECHNOLOGIES FORMATION. Op. cit. sub 679, s. 33. „The more external data systems are capable of processing, and the more they are equipped with increasingly sophisticated AI, the more difficult it is to foresee the precise impact they will have once in operation.“



pohledu představovat dokonce závažnější rizika, než jsou rizika u běžného vozidla. Např. právě tím, že se může promítnout do řízení většího počtu vozidel.<sup>695</sup>

Uvedená nebezpečnost se obdobně týká i jiných autonomních systémů. Mohou však existovat i výjimky např. v rámci některých jednodušších přístrojů v tzv. chytré domácnosti (*smart home appliances*). Jejich nebezpečnost by měla být předmětem posouzení konkrétních vlastností takového přístroje.<sup>696</sup>

V závislosti na závěru o zvláštní nebezpečnosti by měla být za autonomní systémy – autonomní vozidla ukládána objektivní odpovědnost.<sup>697</sup> České právo ani zde analyzované inspirační zdroje prozatím neobsahují žádnou speciální skutkovou podstatu objektivní odpovědnosti za autonomní systémy. Před přijetím závěru o potřebnosti takové skutkové podstaty je ovšem nutné analyzovat dosavadní druhy odpovědnosti v účinném právu. Je totiž možné, že dosavadní koncepce objektivní odpovědnosti jsou prozatím dostačující jak pro ochranu potenciálních poškozených, tak pro prevenci škod ve smyslu efektivní regulace objemu nebezpečných aktivit (viz 3.2).

V následujících částech budou proto postupně analyzovány ve vztahu k autonomním systémům – autonomním vozidlům nejvíce relevantní stávající koncepce objektivní odpovědnosti škodu, a to především odpovědnost za provoz dopravních prostředků, za výrobek a za zvlášť nebezpečný provoz.

#### 4.4.2.2 Odpovědnost za provoz dopravních prostředků

Nejdříve se zaměříme na výše zmíněná vozidla s vysoce nebo plně automatickou funkcí jízdy. Německé právo jako jeden z inspiračních zdrojů se již dokonce pokusilo o jejich legální definici.<sup>698</sup> Typickým znakem těchto vozidel je to, že disponují takovým technickým zařízením,

---

<sup>695</sup> EVAS, T. A common EU approach on the liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles. In [Europarl.europa.eu](http://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document.html?reference=EPRS_STU(2018)615635)[online]. [cit. 2021-01-08]. S. 25.

Dostupné z: [http://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document.html?reference=EPRS\\_STU\(2018\)615635](http://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document.html?reference=EPRS_STU(2018)615635)

„These new risks include: (1) risks relating to the failure of the operating software that enables the AVs to function, (2) risks relating to network failures, (3) risks relating to hacking and cybercrime, and (4) risks/externalities relating to programming choice.“

<sup>696</sup> Srov. EXPERT GROUP ON LIABILITY AND NEW TECHNOLOGIES – NEW TECHNOLOGIES FORMATION. Op. cit. sub 679, s. 40. „For the time being, this applies primarily to emerging digital technologies which move in public spaces, such as vehicles, drones, or the like. Smart home appliances will typically not be proper candidates for strict liability.“

<sup>697</sup> Srov. EXPERT GROUP ON LIABILITY AND NEW TECHNOLOGIES – NEW TECHNOLOGIES FORMATION. Op. cit. sub 679, s. 39. „Strict liability is an appropriate response to the risks posed by emerging digital technologies, if, for example, they are operated in non-private environments and may typically cause significant harm.“

<sup>698</sup> Srov. § 1a odst. 2 StVG: „Kraftfahrzeuge mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion im Sinne dieses Gesetzes sind solche, die über eine technische Ausrüstung verfügen, 1. die zur Bewältigung der Fahraufgabe – einschließlich Längs- und Querführung – das jeweilige Kraftfahrzeug nach Aktivierung steuern (Fahrzeugsteuerung) kann,

keré po jeho aktivaci umožňuje vozidlo řídit, ale jehož řízení může být rovněž řidičem vozidla kdykoliv manuálně převzato nebo deaktivováno (§ 1a odst. 2 první věta č. 1, 3 StVG). Dále pak platí, že řidič se může od provozu a řízení odvrátit, musí ale zůstat pozorný, aby mohl neprodleně opět převzít řízení, pokud ho k tomu systém vyzve nebo není zjevně řádně funkční.<sup>699</sup>

Část německé teorie však uvádí, že právo řidiče odvrátit se od řízení musí být posuzováno restriktivně. Řidič by se neměl věnovat činnostem, které podstatně snižují jeho pozornost jako např. hraní si s dětmi na zadním sedadle nebo sledování videí.<sup>700</sup>

U tohoto druhu vozidel má proto řidič nadále centrální roli. To samé platí i o provozovateli vozidla jako odpovědné osobě v rámci objektivní odpovědnosti. Provozovatelem je osoba, která nikoli jen přechodně provozuje dopravní prostředek na vlastní účet a nebezpečí a fakticky s ním disponuje (viz 4.2.1.4). Pokud vycházíme z toho, že objektivní odpovědnost by měla být ukládána osobě, která má faktickou kontrolu nad danou nebezpečnou aktivitou a užítky z této aktivity (viz 3.5), pak není třeba se u tohoto druhu vozidel odchylovat od nastavení odpovědnosti, která platí pro obdobná motorová vozidla bez této úrovně automatizace.

Z toho vycházel i německý zákonodárce, a proto ve vztahu k odpovědnosti za škodu nepřijal v zásadě žádná speciální pravidla. Výjimku představuje jen zvýšení maximálních částek náhrady škody u tohoto druhu vozidel (§ 12 StVG) a povinnost, aby vozidla měla zařízení, které zaznamenává určité informace o jejich provozu, tzv. „black box“ (§ 63a StVG).

I v rámci českého práva nevznikají s ohledem na definici vozidla (viz 4.2.1.2) pochybnosti o tom, že na tento druh vozidel a jejich provozovatele se vztahuje objektivní odpovědnost za

---

2. die in der Lage ist, während der hoch- oder vollautomatisierten Fahrzeugsteuerung den an die Fahrzeugführung gerichteten Verkehrsvorschriften zu entsprechen,

3. die jederzeit durch den Fahrzeugführer manuell übersteuerbar oder deaktivierbar ist,

4. die die Erforderlichkeit der eigenhändigen Fahrzeugsteuerung durch den Fahrzeugführer erkennen kann,

5. die dem Fahrzeugführer das Erfordernis der eigenhändigen Fahrzeugsteuerung mit ausreichender Zeitreserve vor der Abgabe der Fahrzeugsteuerung an den Fahrzeugführer optisch, akustisch, taktil oder sonst wahrnehmbar anzeigen kann und

6. die auf eine der Systembeschreibung zuwiderlaufende Verwendung hinweist.

Der Hersteller eines solchen Kraftfahrzeugs hat in der Systembeschreibung verbindlich zu erklären, dass das Fahrzeug den Voraussetzungen des Satzes 1 entspricht.“

<sup>699</sup> Srov. § 1b StVG:

„(1) Der Fahrzeugführer darf sich während der Fahrzeugführung mittels hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen gemäß § 1a vom Verkehrsgeschehen und der Fahrzeugsteuerung abwenden; dabei muss er derart wahrnehmungsbereit bleiben, dass er seiner Pflicht nach Absatz 2 jederzeit nachkommen kann.

(2) Der Fahrzeugführer ist verpflichtet, die Fahrzeugsteuerung unverzüglich wieder zu übernehmen,

1. wenn das hoch- oder vollautomatisierte System ihn dazu auffordert oder

2. wenn er erkennt oder auf Grund offensichtlicher Umstände erkennen muss, dass die Voraussetzungen für eine bestimmungsgemäße Verwendung der hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktionen nicht mehr vorliegen.“

<sup>700</sup> GREGGER, R. *Haftungsfragen beim automatisierten Fahren*. Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht 2018, č. 1, s. 3. „Das berechtigte Erfordernis der Wahrnehmungsbereitschaft lässt es nicht zu, dass sich der Fahrer Tätigkeiten zuwendet, die seine Aufmerksamkeit erheblich ablenken, also z. B. sich mit den Kindern auf dem Rücksitz beschäftigt, mit dem Partner oder der Partnerin Zärtlichkeiten austauscht, Kleidung wechselt, ein Video betrachtet oder Akten liest.“

provoz dopravních prostředků. Ani ohledně dalších předpokladů této odpovědnosti (v podrobnostech viz 4.2.1) nevznikají žádné zvláštní problémy.

Nyní se zaměříme na tzv. plně autonomní vozidla, tedy na vozidla, která by byla řízena zcela bez vlivu řidiče, který by se stal pouze cestujícím. I tato vozidla spadají do definice vozidel v rámci české koncepce objektivní odpovědnosti za provoz dopravních prostředků (viz 4.2.1.2).

Pokud by tedy hypoteticky došlo k situaci, že se takové vozidlo v provozu objeví a způsobí nehodu, za případné škody by byl odpovědný jeho provozovatel. To, zda je řidičem počítačový program nebo člověk, totiž nehraje pro odpovědnost provozovatele roli.<sup>701</sup>

Poškozený by tedy musel pro uplatnění svého práva na náhradu škody určit osobu, která nikoli jen přechodně takové vozidlo provozuje na vlastní účet a nebezpečí a fakticky s ním disponuje.

U plně autonomního vozidla lze v tomto směru uvažovat v první řadě o jeho vlastníkovvi jako jeho provozovateli, pokud z konkrétních okolností nevyplývá něco jiného. I pokud by byl některý ze znaků provozovatele sporný, lze využít pravidlo, že pokud provozovatele nelze určit, platí, že jím je právě vlastník dopravního prostředku (§ 2930 OZ).

V současnosti si lze jako vlastníka a provozovatele představit např. společnost provádějící testovací jízdu autonomního vozidla. V budoucnu bude záležet na způsobu prodeje a užívání těchto vozidel. Je možné, že se namísto přímého prodeje prosadí modely sdílení, v rámci kterých by vlastníkem a provozovatelem zůstal výrobce vozidla (viz níže).

Nicméně vzhledem k tomu, že primární vliv na bezvadnost provozu plně autonomních vozidel bude mít pravděpodobně právě jejich výrobce (a nikoliv jejich provozovatel, pokud by se jednalo o odlišnou osobu), vzniká určitá pochybnost o správnosti použití dosavadní koncepce odpovědnosti za provoz dopravních prostředků. A to zvláště tehdy, pokud budou jednotlivá vozidla přes systém výrobce propojena a sdílet určitá data o jejich provozu.

S ohledem na to, že ideální odpovědnou osobou by měla být osoba, která má faktickou kontrolu nad danou nebezpečnou aktivitou a užítky z této aktivity (viz 3.5),<sup>702</sup> může být vhodné odpovědnost z provozovatele přesunout výlučně na osobu výrobce. Výrobce je totiž opravdu v nejlepší pozici, aby na základě svých znalostí technologií použitých ve vozidlech zabránil

---

<sup>701</sup> Srov. WAGNER, G. Op. cit. sub 364, s. 758. „Die Frage, ob entweder der Hersteller oder der Halter bzw. Fahrer die Verantwortung für den Unfall trägt, stellt sich nicht. In Deutschland haftet der Halter eines Kraftfahrzeugs gemäß § 7 StVG verschuldensunabhängig für Personen- und Sachschäden, die beim Betrieb des Fahrzeugs verursacht werden. Ob das schadensursächliche Fahrzeug im Zeitpunkt des Unfalls von einem Menschen oder von einem Computerprogramm gesteuert wurde, spielt dafür keine Rolle.“

<sup>702</sup> Srov. také EXPERT GROUP ON LIABILITY AND NEW TECHNOLOGIES – NEW TECHNOLOGIES FORMATION. Op. cit. sub 679, s. 39. „Strict liability should lie with the person who is in control of the risk connected with the operation of emerging digital technologies and who benefits from their operation (operator).“

možným škodám.<sup>703</sup> Vedle toho ve světě bez lidí jako řidičů nebudou v zásadě přicházet v úvahu jiné než právě technologické příčiny vzniku škod. Proto se v části teorie zvažuje ve vztahu k tomuto druhu vozidel dokonce i možnost opuštění dosavadní koncepce odpovědnosti za provoz dopravních prostředků.<sup>704</sup>

To by však mohlo mít nežádoucí důsledek v podobě nedostatečné regulace úrovně (nebezpečné) aktivity osob užívajících tato vozidla, neboť by docházelo zřejmě k nadužívání vozidel, pokud by náklady na případnou kompenzaci škod byly zahrnuty pouze v kupní ceně za takové vozidlo.<sup>705</sup>

Problém nadužívání by však mohl být optimálně řešen prostřednictvím služeb sdílené mobility, jako je např. koncept carsharing. Toto řešení by na jedné straně zachovalo motivaci výrobce k náležité opatrnosti a na druhé straně by uložilo náklady uživatelům za skutečné užívání.<sup>706</sup> Výrobce by např. prostřednictvím své dceřiné společnosti poskytoval vozidla a uživatel by jí platil odměnu, která by zohledňovala veškeré náklady jízdy včetně uhrazených nákladů na příslušné pojištění.<sup>707</sup>

Pro budoucí nastavení odpovědnosti za škodu ovšem bude rozhodující ještě jedno hledisko. Doposud bylo totiž předpokládáno, že autonomní vozidlo je produktem jednoho výrobce. Lze si však dobře představit, že takové vozidlo bude tzv. „unbundled product“, u kterého jsou výrobce hardwaru a softwaru rozdílné osoby nebo do kterého si jeho provozovatel jako uživatel nainstaluje např. dodatečný software jiného výrobce nebo software původního výrobce změní.<sup>708</sup> V takovém případě bude pro poškozeného velmi komplikované určit odpovědnou osobu, pokud by měl možnost uplatňovat právo na náhradu škody pouze vůči výrobcu v rámci odpovědnosti za výrobek (viz níže).

---

<sup>703</sup> Srov. WAGNER, G. Op. cit. sub 690, s. 10. „Here, it is only the manufacturer who is in a position to determine and improve the safety features of the device; nobody else can. Phrased in economic terms, the manufacturer is clearly the cheapest cost avoider.“ Srov. EIDENMÜLLER, H. Op. cit. sub 691, s. 772. „The manufacturer seems to be best positioned to control risks and balance the benefits and costs of the technologies that are ‘driving’ fully autonomous cars: the manufacturer develops and uses the AI, and it has an intimate knowledge of the relevant technologies.“ Srov. EXPERT GROUP ON LIABILITY AND NEW TECHNOLOGIES – NEW TECHNOLOGIES FORMATION. Op. cit. sub 679, s. 35.

<sup>704</sup> Srov. EIDENMÜLLER, H. Op. cit. sub 691, s. 772-773.

<sup>705</sup> Srov. WAGNER, G. Op. cit. sub 364, s. 763. Srov. EIDENMÜLLER, H. Op. cit. sub 691, s. 773. „One problematic aspect of a strict tort liability régime that holds the car manufacturer liable for accidents caused is the activity level of owners of autonomous cars.“

<sup>706</sup> Srov. WAGNER, G. Op. cit. sub 364, s. 764. „Die richtige Lösung besteht vielmehr darin, den Fahrzeughersteller quasi zum Halter zu machen und demjenigen, der ein autonomes Fahrzeug nutzt, die vollen Kosten dieses Konsums anzulasten. Diese Vorgaben lassen sich mit Hilfe von Geschäftsmodellen umsetzen, wie sie in der Carsharing-Branche bereits verbreitet sind.“

<sup>707</sup> Srov. WAGNER, G. Op. cit. sub 364, s. 764-765.

<sup>708</sup> Srov. WAGNER, G. Op. cit. sub 690, s. 15.

Proto je v části německé teorie navrhováno zatím neměnit aktuální úpravu odpovědnosti provozovatele za provoz vozidla do té doby, dokud nebude zcela jasné, jak budou výroba a provoz autonomních vozidel po technické stránce fungovat.<sup>709</sup> Tento závěr považují za přesvědčivý i v rámci českého práva.

V rámci české teorie se lze ovšem setkat i s návrhy na zavedení nových skutkových podstat objektivní odpovědnosti. Tyto návrhy je však možno označit za předběžné a z mého pohledu u nich zatím schází i přesvědčivá argumentace pro odklon od aktuálně účinné právní úpravy.<sup>710</sup> Jak bude níže doplněno, mám za to, že odpovědnost za provoz dopravních prostředků spolu s odpovědností za výrobek a odpovědností za zvlášť nebezpečný provoz je v rámci předvídatelného vývoje prozatím dostačujícím nástrojem pro ochranu poškozených i prevenci škod ve smyslu efektivní regulace objemu nebezpečných aktivit.

Ve vztahu k dalším předpokladům této odpovědnosti nevznikají z mého pohledu žádné zvláštní podstatné problémy a lze zde odkázat na výklad v příslušné části (viz 4.2.1). V rámci předpokladu způsobení škody zvláštní povahou provozu by mělo být zohledněno, že zvláštní povahou je u autonomních vozidel zejména i jejich software řízení. I s ohledem na současnou českou judikaturu tento aspekt však nebude pravděpodobně činit problémy. Dle nedávného rozhodnutí Nejvyššího soudu, jsou-li stále dokonalejší vozidla vybavena takovými technickými prostředky, které 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.<sup>711</sup>

Jakmile se autonomní vozidla dostanou do provozu, měla by být také předmětem povinného pojištění stejně jako běžná vozidla. S ohledem na definici vozidla v české úpravě povinného pojištění (viz 4.2.1.11), nebude v tomto směru nutné ani tuto úpravu měnit.<sup>712</sup> A to

---

<sup>709</sup> Srov. WAGNER, G. Op. cit. sub 690, s. 17. „*It seems that, at this point in time, it is too early for such a sweeping solution. Up to the present day, unbundling has not taken place, and the evidentiary burden for the victims of digital products is no greater than the burden for victims of any other product. As long as the situation remains as is, there is no need to discuss the introduction of broad strict liability of users of digital appliances. On the other hand, the national legal systems are well-advised to keep systems of strict user liability in place, where they are already established. This advice is particularly important for road traffic liability, which provides the backbone of the tort system in many jurisdictions.*“ Opačně však v obecné rovině např. EVAS, T. Op. cit. sub 695, s. 36.

<sup>710</sup> MIKEŠ, S. *Vybrané otázky odpovědnosti za škodu způsobenou autonomním vozidlem*. Právní rozhledy 2018, č. 13-14, s. 471 a násl. „*Proto navrhuji, aby bylo definováno, že za škodu způsobenou umělou inteligencí nese odpovědnost její původce, popř. ten, kdo ji uvedl na trh jako součást výrobku [...]*.“

<sup>711</sup> Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 31. 8. 2017, sp. zn. 25 Cdo 3485/2016.

<sup>712</sup> Ve vztahu k příslušné směrnici srov. EVAS, T. Op. cit. sub 695, s. 23. „*AVs will fall under the definition of a vehicle currently included in Article 1 of the MID and, thus, all damages to persons others than the driver or user, keeper or owner of the vehicle will be covered by mandatory insurance as provided by the MID, subject to the limitation provided by the MID.*“

včetně pravidla, že pojistitel nehradí újmu, kterou utrpěl řidič vozidla, jehož provozem byla újma způsobena za předpokladu,<sup>713</sup> že autonomní vozidlo bude uzpůsobeno pouze pro cestující.

#### 4.4.2.3 Odpovědnost za výrobek

Jak s ohledem na tzv. plně autonomní vozidla, tak vozidla s vysoce nebo plně automatickou funkcí jízdy lze tvrdit, že výrobce bude mít ve vztahu k těmto vozidlům výrazně vyšší možnosti ovlivnit jejich provoz, než je tomu v současnosti u běžných vozidel, kde je osobou s rozhodujícím vlivem jejich uživatel (provozovatel, vlastník nebo řidič, pokud se vůbec jedná o rozdílné osoby). Z tohoto důvodu lze očekávat, že v budoucnu vzroste význam odpovědnosti za výrobek, a proto jsou zde nastíněny i související problémy ve vztahu k autonomním vozidlům, které mohou v rámci odpovědnosti za výrobek vzniknout.

V příslušné části bylo upozorněno na problém, zda lze vůbec považovat samotný software za výrobek (viz 4.2.3.2).<sup>714</sup> U autonomních vozidel tento problém dle části německé teorie nebude vznikat v případě, pokud u těchto vozidel půjde o kombinaci hardware a software dodaných na trh jedním výrobcem. Pak půjde totiž o odpovědnost výrobce za konečný produkt, který je movitou věcí ve smyslu příslušné úpravy.<sup>715</sup> Rozdílně však mohou být posuzovány případy, kdy je software připojen k hardwaru dodatečně. Lze si např. představit, že si uživatel vozidla nainstaluje aplikaci přes zábavní systém vozidla, která napadne a negativně ovlivní jeho software řízení.<sup>716</sup>

S odkazem na závěry v německé teorii se domnívám, že analogická aplikace odpovědnosti za výrobek na software je v naší digitální době krok správným směrem (viz níže 4.4.2.6). Lze rovněž argumentovat tím, že pokud právní řád jako ten český nebo německý obsahuje i deliktní skutkovou podstatu obecnější povahy (§ 2910 věta první OZ, § 823 odst. 1 BGB), pak bude v zásadě vždy možné na základě vadného výrobku dovést odpovědnost výrobce i v rámci této skutkové podstaty.<sup>717</sup> Jak bylo uvedeno v příslušné části, odpovědnost za výrobek má bezesporu prvky subjektivní odpovědnosti, a proto se její aplikace s obecnou deliktní skutkovou podstatou do určité míry překrývá. Stejně tak by dovození odpovědnosti výrobce nemělo bránit ani stáhnutí softwaru z internetu (download), neboť i to lze považovat za uvedení výrobku na trh.<sup>718</sup> Pokud

---

<sup>713</sup> Srov. § 7 odst. 1 písm. a) ZPOPV.

<sup>714</sup> Srov. rovněž EXPERT GROUP ON LIABILITY AND NEW TECHNOLOGIES – NEW TECHNOLOGIES FORMATION. Op. cit. sub 679, s. 28. „It is also questionable whether software is covered by the legal concept of product or product component. It is particularly discussed whether the answer should be different for embedded and non-embedded software, including over-the-air software updates or other data feeds.“

<sup>715</sup> Srov. WAGNER, G. Op. cit. sub 364, s. 715. „Als „Produkt“ iSd ProdHaftG sind nicht die einzelnen Komponenten anzusprechen, sondern das Endprodukt, das vom Hersteller in den Verkehr gebracht wird. Das Automobil als Endprodukt erfüllt den Sachbegriff ganz zweifellos.“

<sup>716</sup> Srov. WAGNER, G. Op. cit. sub 364, s. 716.

<sup>717</sup> Srov. WAGNER, G. Op. cit. sub 364, s. 714.

<sup>718</sup> Srov. WAGNER, G. Op. cit. sub 364, s. 719.

nedodá software do vozidla sám výrobce, pak za případné škody v důsledku vady softwaru odpovídá dodavatel softwaru jako dodavatel součásti výrobku (viz 4.2.3.6).

Co se týče předpokladu vady výrobku, je možné ve vztahu k autonomním vozidlům předpokládat, že největší význam bude mít tzv. konstrukční vada.<sup>719</sup> Konstrukční vada je dána tehdy, pokud výrobce měl možnost a také povinnost zvolit jiný design výrobku, díky němuž by se škodě dalo zabránit (viz 4.2.3.3). Jako příklad lze uvést software pro řízení vozidel, který bude kvůli jeho slabé bezpečnosti napaden ze strany hackerů, v důsledku čehož dojde k dopravní nehodě a vzniku škod. Jaké kritérium bude hrát roli, aby se dalo dovodit, že výrobce mohl zvolit kvalitnější software řízení?

Lze si představit různé výklady. První možnost je dovození vady již za situace, kdy systém není schopný neautorizovaným zásahům třetích osob zabránit.<sup>720</sup> V příslušné části však bylo zdůrazněno, že potenciální poškození nemají právo očekávat absolutní bezpečnost (viz 4.2.3.3).<sup>721</sup> Ani u autonomních vozidel nelze očekávat stoprocentní bezpečnost a žádné nehody.<sup>722</sup>

Další možností by mohlo být porovnat bezpečnost dané série autonomních vozidel ve vztahu k běžným vozidlům řízených lidmi. Autonomní vozidlo by pak vykazovalo vadu, pokud by v provozu nereagovalo tak, jak lze očekávat od lidského řidiče.<sup>723</sup> Je však namítáno, že povinnosti náležité opatrnosti se nemohou vztahovat ke konkrétní dopravní situaci, ale právě k algoritmu, na základě kterého je vozidlo řízeno.<sup>724</sup> Navíc v takovém případě by se pravděpodobně vada nedala dovodit nikdy, neboť se očekává, že autonomní vozidla budou výrazně bezpečnější, jelikož drtivá většina dopravních nehod je způsobena lidským faktorem.<sup>725</sup>

To vede k další možnosti, kterou představuje srovnání s dalšími algoritmy. Konstrukční vada by byla bezpochyby dána tehdy, pokud by byla od počátku rozpoznatelná a alternativní naprogramování algoritmu by takové vadě zabránilo a nevyžadovalo by ani nepřiměřené

---

<sup>719</sup> Srov. WAGNER, G. Op. cit. sub 364, s. 726.

<sup>720</sup> Srov. WAGNER, G. Op. cit. sub 364, s. 727.

<sup>721</sup> Srov. WAGNER, G. Op. cit. sub 364, s. 727. „Eine absolute Haftung für Schäden, die durch Angriffe von Hackern verursacht werden, besteht indessen nicht. Wie sogleich gezeigt werden soll, ist ein lückenloser und perfekter Schutz deliktsrechtlich nicht geboten; geschuldet ist vielmehr Sorgfalt im Rahmen des Möglichen und Zumutbaren.“

<sup>722</sup> Srov. WAGNER, G. Op. cit. sub 364, s. 728.

<sup>723</sup> Srov. WAGNER, G. Op. cit. sub 364, s. 733.

<sup>724</sup> Srov. WAGNER, G. Op. cit. sub 364, s. 734.

<sup>725</sup> Srov. WAGNER, G. Op. cit. sub 364, s. 709, 734. Srov. GEISTFELD, M. *A Roadmap for Autonomous Vehicles: State Tort Liability, Automobile Insurance, and Federal Safety Regulation*. California Law Review, 2017, č. 105, s. 1615.

dodatečné náklady.<sup>726</sup> V praxi však může dojít k tomu, že vada naprogramování nebude jasně identifikovatelná a izolovatelná.<sup>727</sup> Jaké kritérium by se mělo uplatnit v takovém případě?

Zřejmě se proto nelze vyhnout kritériu určitého ideálního algoritmu. Ten by však neměl být identický s nejlepším algoritmem na trhu, neboť pak by všechny další algoritmy byly považovány za vadné výrobky.<sup>728</sup> Rozhodující roli by tedy měl hrát určitý průměrně bezpečný algoritmus, který ale z různých důvodů bude obtížné stanovit.<sup>729</sup> I přesto se však s vymezením ideálního algoritmu bude muset soudní praxe v budoucnu s ohledem na dostupné informace na trhu vypořádat za předpokladu, že v mezidobí nedojde ke změně právní úpravy.

Je upozorňováno rovněž na to, že musí být srovnávány srovnatelné kategorie. Proto nelze plně autonomní vozidla srovnávat např. s pouze částečně autonomními vozidly a bez dalšího dovodit, že plně autonomní vozidlo nemělo vadu, protože jeho algoritmus byl i přes vzniklou nehodu výrazně bezpečnější než systém řízení částečně autonomního vozidla.<sup>730</sup>

Nastíněné úvahy je ovšem třeba vidět i ze širší perspektivy. Lze dospět k závěru, že v rámci aktuální úpravy nedojde pro poškozeného k žádným velkým novým problémům do té doby, dokud bude mít právo požadovat svou náhradu škody i vůči provozovateli vozidla. Konkurence nároků je i v rámci českého deliktčního práva přípustná (viz 3.9). Odpovědnost za výrobek však bude hrát nadále roli ve vztahu k regresním nárokům provozovatele vozidla, resp. jeho pojistitele, který poškozenému vyplatí pojistné plnění (viz 4.2.1.11). Tento pojistitel se totiž bude s regresním nárokem obracet na výrobce, resp. na pojistitele výrobce,<sup>731</sup> a v tomto sporu se problémy ohledně dovození vady autonomního vozidla mohou stát relevantní.

#### 4.4.2.4 Odpovědnost za zvlášť nebezpečný provoz

Z pohledu českého práva, ale i např. z pohledu PETL (viz 3.2.1) je třeba zvážit i aplikaci skutkové podstaty ohledně odpovědnosti za zvlášť nebezpečný provoz. V příslušné části bylo uvedeno (viz 4.2.2.2), že pojem provozu je vykládán široce jako provozní – hospodářská činnost v podobě provozu závodu nebo zařízení, která vykazuje přiměřenou kontinuitu a plánovitost.<sup>732</sup>

---

<sup>726</sup> Srov. WAGNER, G. Op. cit. sub 364, s. 736. „[...] Unter den Voraussetzungen, dass der „blinde Fleck“ ex ante erkennbar war und die alternative Programmierung des Algorithmus keinen unverhältnismäßigen Aufwand verursacht hätte, ist ein Konstruktionsfehler damit unproblematisch gegeben.“

<sup>727</sup> Srov. WAGNER, G. Op. cit. sub 364, s. 737.

<sup>728</sup> Srov. WAGNER, G. Op. cit. sub 364, s. 737.

<sup>729</sup> V podrobnostech srov. WAGNER, G. Op. cit. sub 364, s. 737.

<sup>730</sup> Srov. GEISTFELD, M. Op. cit. sub 725, s.1629. „Manufacturers instead are obligated to provide designs that are reasonably safe for products within the same category, eliminating any significant potential for liabilities based on the claim that a vehicle equipped with DAS is defectively designed simply because it is not a fully autonomous vehicle.“

<sup>731</sup> Srov. WAGNER, G. Op. cit. sub 364, s. 760.

<sup>732</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2925. Op. cit. sub 9, m. č. 44-45.



Zařízení lze přitom vymezit i jako přístroj, nástroj nebo obdobný předmět či technický systém nebo technologický celek určený k nějaké funkci.<sup>733</sup> Z mého pohledu proto lze autonomní vozidlo považovat za takové zařízení.

Je nutné ovšem také dovodit, že jde o zařízení zvlášť nebezpečné, tedy že při provozu autonomního vozidla nelze předem rozumně vyloučit možnost vzniku závažné škody ani při vynaložení řádné péče. To je ovšem opět obtížné posoudit, dokud nebude dostatečně jasné, jak budou výroba a provoz autonomních vozidel po technické stránce fungovat. V každém případě, pokud by autonomní vozidla nebyla tak bezpečná, jak se od nich očekává, a působila by nekontrolovatelné závažné škody, půjde dovodit i odpovědnost provozovatele v rámci odpovědnosti za zvlášť nebezpečný provoz.

Provozovatelem by byla osoba, která autonomní vozidlo nikoli jen přechodně provozuje na vlastní účet a nebezpečí a fakticky s ním disponuje (viz 4.2.2.4). S ohledem na podobnost s vymezením provozovatele dopravního prostředku by si poškozený mohl vybrat, zda bude uplatňovat právo na náhradu škody v rámci odpovědnosti za provoz dopravního prostředku nebo odpovědnosti za zvlášť nebezpečný provoz. Pokud bude zákonodárce v budoucnu měnit koncepci odpovědnosti za provoz dopravních prostředků např. z toho důvodu, že odpovědnou osobou za autonomní vozidlo by měl být jen jeho výrobce jako osoba s rozhodujícím vlivem na jeho provoz (viz výše), měl by příslušné změny promítnout i do koncepce odpovědnosti za zvlášť nebezpečný provoz.

#### **4.4.2.5 Odpovědnost za věc a odpovědnost za zvíře**

Aplikace dalších skutkových podstat objektivní odpovědnosti je z mého pohledu spíše okrajovou záležitostí, i přesto lze v tomto směru některé úvahy stručně nastínit. Co se týče obecné odpovědnosti za věc, kterou jakýkoliv autonomní systém bezesporu představuje (viz § 489 OZ), pak je třeba zároveň dodat, že v tomto případě se jedná pouze o subjektivní odpovědnost.

Dle § 2937 odst. 1 OZ totiž platí, že způsobí-li škodu věc sama od sebe, nahradí škodu ten, kdo nad věcí měl mít dohled a nelze-li takovou osobu jinak určit, platí, že jí je vlastník věci. Nicméně ten, kdo prokáže, že náležitý dohled nezanedbal, se povinnosti k náhradě zproští. V tomto ohledu se uvedená skutková podstata podstatně neliší od základní skutkové podstaty subjektivní odpovědnosti (§ 2910 OZ). Zjednodušeně řečeno, ať už se jedná o výrobce, provozovatele nebo vlastníka, v rámci těchto případů je třeba vždy dovodit i nedbalost těchto osob. To může ovšem představovat s ohledem na autonomní systémy zásadní problém, a to jak s ohledem na jejich

---

<sup>733</sup> Srov. MELZER, F. Komentář k § 2925. Op. cit. sub 9, m. č. 51.

potenciální nebezpečnost (viz 4.4.2.1), tak na nevyváženou důkazní situaci mezi výrobcem autonomního systému a dalšími osobami (poškozeným, provozovatelem apod.).

V části německé doktríny se lze setkat i s přístupem, který prosazuje, aby se na autonomní systémy analogicky aplikovala odpovědnost za zvíře.<sup>734</sup> Wagner však poukazuje na to, že toto řešení není namístě. Za prvé pro autonomní systémy (roboty) je typický jiný druh nebezpečnosti než u zvířat, u kterých je určující jejich nedostatečná ovladatelnost jako živých tvorů.<sup>735</sup> Vedle toho by nedávalo smysl ani rozlišování mezi chováním zvířat pro soukromé a pro podnikatelské účely, u kterých odpovědná osoba (profesionál) odpovídá jen na základě subjektivní odpovědnosti, a proto mírněji než osoba mající zvíře pro soukromé účely. Pokud by vůbec měly být zavedeny rozdílné podmínky odpovědnosti, měl by naopak uživatel autonomního systému pro podnikatelské účely odpovídat přísněji.<sup>736</sup> To platí i pro české právo, neboť německá úprava byla pro českou úpravu odpovědnosti za zvíře zásadním inspiračním zdrojem (viz 4.2.5.1), přičemž v příslušné části bylo právě toto rozlišování rovněž kritizováno (viz 4.2.5.2).

#### **4.4.2.6 Analogické použití skutkových podstat objektivní odpovědnosti**

Pokud dochází v dnešní době k tomu, že technologická řešení předbíhají svou právní regulaci v tom smyslu, že je zákonodárce při formulování skutkových podstat nemohl zohlednit, je vhodné analyzovat i možnosti analogie. Tedy zda je možné, aby na aktivitu nebo věc, kterou nelze přímo podřadit pod některou z dosavadních skutkových podstat objektivní odpovědnosti, mohla být vzhledem k obdobnému stupni nebezpečnosti a obdobným znakům jako u doposud regulovaných aktivit (věcí) objektivní odpovědnost přesto aplikována.

V obecné části bylo uvedeno, že takový přístup umožňuje PETL nebo rakouské právo, a byly zmíněny i příslušné argumenty pro a proti tomuto řešení (viz 3.6.1). Nicméně účinné české právo takovou možnost dle mého výkladu přímo nepřipouští (viz 3.6.2). V některých případech to nebude představovat závažný problém. S ohledem na relativní obecnost některých skutkových podstat jako např. u odpovědnosti za zvlášť nebezpečný provoz půjde totiž dovodit, že se na novou aktivitu, pokud dosáhne požadované nebezpečnosti, taková skutková podstata aplikuje bez dalšího. Ostatně tak bylo výše argumentováno u odpovědnosti za zvlášť nebezpečný provoz ve vztahu k autonomním vozidlům.

I přesto je ovšem z mého pohledu nutné použití analogie umožnit a z vícero důvodů nevhodně formulované ustanovení § 2895 OZ buď zcela odstranit (viz 3.3.7), případně jeho

---

<sup>734</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 833, in: *Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch. Band 7*. 8. vydání. München: Verlag C. H. Beck, 2020, m. č. 11.

<sup>735</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 833. Op. cit. sub 734, m. č. 11.

<sup>736</sup> Srov. WAGNER, G. Komentář k § 833. Op. cit. sub 734, m. č. 11.

aplikaci teleologicky redukovat výlučně jen na případy vytváření zcela nových skutkových podstat objektivní odpovědnosti prostřednictvím analogie, avšak nikoliv jen na rozšíření stávajících skutkových podstat na moderní technologie vykazující srovnatelnou či dokonce ještě větší nebezpečnost.

Jako příklad lze uvést na jiném místě zmíněnou analogickou aplikaci odpovědnosti za výrobek i na software (viz 4.4.2.3). Tato aplikace je nejen rozumná, nýbrž v budoucnosti pro adekvátní nastavení odpovědnosti za škodu zřejmě prozatím i nepostradatelná (viz výše). Ustanovení § 2895 OZ by proto takovému analogickému výkladu nemělo bránit. Na druhou stranu by soudní praxe v tomto směru s ohledem na požadavky na předvídatelnost práva měla být zdrženlivá a analogii aplikovat jen ve výjimečných případech na základě pečlivé argumentace.

Dalším příkladem může být možnost analogické aplikace odpovědnosti za pomocníka (srov. § 2914 OZ),<sup>737</sup> pokud autonomní systém – robot – slouží jako nástroj, jako prodloužená ruka odpovědné osoby. Pokud však současná právní úprava poskytuje spravedlivé nastavení odpovědnosti za autonomní systémy na základě dosavadních skutkových podstat, dovození takové analogie je třeba odmítnout.

#### 4.4.2.7 Uložení odpovědnosti samotnému autonomnímu systému

V této souvislosti lze rovněž stručně zmínit úvahy o uložení odpovědnosti samotnému autonomnímu systému, např. robotovi. Nicméně věc je opět složitější, než se může na první pohled zdát. S ohledem na to, že odpovědná osoba by měla disponovat majetkem, aby byla schopna tuto škodu nahradit, musí být současně položena i otázka, jak a od koho robotům dostatečný majetek alokovat.<sup>738</sup>

Lze však opět dovodit, že za současné právní úpravy by bylo takové řešení předčasné, neboť aktuálně není zcela jasné, jak budou výroba a provoz autonomních systémů (robotů, autonomních vozidel apod.) po technické stránce přesně fungovat, a to zejména ve vztahu k možnosti poškozeného určit odpovědnou osobu, která by se zavedením odpovědnosti samotného autonomního systému velmi zjednodušila.<sup>739</sup>

---

<sup>737</sup> Srov. rovněž EXPERT GROUP ON LIABILITY AND NEW TECHNOLOGIES – NEW TECHNOLOGIES FORMATION. Op. cit. sub 616, s. 45.

<sup>738</sup> Srov. WAGNER, G. Op. cit. sub 690, s. 21-22. „*The robot could be required to be endowed with minimum assets in order to qualify as a legal entity. Such a minimum asset requirement would force other parties to provide the funds necessary to satisfy potential damages claims. These funds would then be transferred to the robot and held in its own name. From this pool of assets, damages claims would be paid off. An alternative means to minimum asset requirements that serves the same end is mandatory liability insurance.*“

<sup>739</sup> Srov. WAGNER, G. Op. cit. sub 690, s. 23. „*Whether the evidentiary problems to be expected from markets with unbundled products are worth the cost of creating a new legal entity is doubtful. Moreover, digital technologies offer unique opportunities to record evidentiary data and to provide access to them at zero cost. It may well be that the information stored in the "black boxes" that will be installed in robots and IoT-devices will allow victims to*

#### 4.4.2.8 Kritické shrnutí

S vývojem autonomních systémů jako jsou tzv. autonomní vozidla vznikají nové věci nebo činnosti, které mohou dosahovat zvláštní nebezpečnosti srovnatelné se zvláště nebezpečnými aktivitami, za které dle účinného práva je a měla by být ukládána objektivní odpovědnost.

Vedle zvláštní nebezpečnosti srovnatelné s činnostmi nebo produkty, které předvídá již účinná právní regulace, je nutné zohlednit i další zvláštní nebezpečnost spočívající v nebezpečnosti softwarových vad. Vada takového softwaru, která nemusí být pro člověka s ohledem na určitý stupeň samostatnosti rozhodování autonomního systému vždy předvídatelná a jím ovladatelná, může z určitého pohledu představovat dokonce závažnější rizika, než jsou rizika u běžných digitálních produktů. Jistě však mohou existovat i výjimky např. v rámci některých jednodušších přístrojů v tzv. chytré domácnosti. Jejich zvláštní nebezpečnost by měla být dovozena v závislosti na vlastnostech konkrétního přístroje.

České právo ani zde analyzované inspirační zdroje prozatím neobsahují žádnou speciální skutkovou podstatu objektivní odpovědnosti za autonomní systémy. Před přijetím závěru o potřebnosti takové skutkové podstaty je nutné analyzovat dosavadní druhy odpovědnosti v účinném právu. Je totiž možné, že dosavadní koncepce objektivní odpovědnosti jsou prozatím dostačující jak pro ochranu potenciálních poškozených, tak pro prevenci škod ve smyslu efektivní regulace objemu nebezpečných aktivit.

Z pohledu odpovědnosti za provoz dopravního prostředku je vhodné na jedné straně analyzovat tzv. plně autonomní vozidla a na druhé straně vozidla s vysoce nebo plně automatickou funkcí jízdy, jak to činí např. část německé teorie i německý zákonodárce. Na oba tyto typy vozidel se aplikuje i objektivní odpovědnost provozovatele za provoz dopravních prostředků dle účinné české právní úpravy. U druhého typu vozidel je odpovědnost nastavena bezpochyby správně, neboť u nich i přes určitý stupeň automatizace řidič či provozovatel mají nadále rozhodující vliv na jejich provoz.

U tzv. plně autonomních vozidel, která by byla řízena zcela bez vlivu řidiče, který by se stal pouze cestujícím, však mohou ohledně správnosti dosavadní koncepce objektivní odpovědnosti za provoz dopravních prostředků vznikat pochybnosti. Primární vliv na bezvadnost provozu plně autonomních vozidel bude mít totiž pravděpodobně jejich výrobce (a nikoliv jejich provozovatel, pokud by se jednalo o odlišnou osobu). S ohledem na to, že ideální odpovědnou osobou by měla být osoba, která má faktickou kontrolu nad danou nebezpečnou aktivitou a užítky

---

*identify the responsible party easily and accurately. Until it has been proven that these hopes will not materialize, legislation to create ePersons as liability subjects is not recommended.*

z této aktivity, může být vhodné odpovědnost z provozovatele přesunout výlučně na osobu výrobce.

Nicméně to by mohlo mít nežádoucí důsledek v podobě nedostatečné regulace úrovně (nebezpečné) aktivity osob užívajících tato vozidla, neboť by docházelo zřejmě k nadužívání vozidel, pokud by náklady na případnou kompenzaci škod byly zahrnuty pouze v kupní ceně za takové vozidlo. Další problém může spočívat v určení odpovědné osoby, pokud by měl poškozený možnost uplatňovat právo na náhradu škody pouze vůči výrobcu v rámci odpovědnosti za výrobek. Lze si totiž dobře představit, že autonomní vozidlo bude tzv. „unbundled product“, u kterého jsou výrobce hardwaru a softwaru rozdílné osoby nebo do kterého si jeho provozovatel jako uživatel nainstaluje např. dodatečný software jiného výrobce nebo software původního výrobce změni.

Proto lze doporučit zatím neměnit aktuální úpravu odpovědnosti provozovatele za provoz vozidla do té doby, dokud nebude zcela jasné, jak budou výroba a provoz autonomních vozidel po technické stránce fungovat.

To samé platí i pro odpovědnost za výrobek, kterou je nutné prostřednictvím analogického výkladu vztáhnout i na software. Co se týče vady výrobku jako centrálního předpokladu pro dovození této odpovědnosti, je možné ve vztahu k autonomním vozidlům či jiným autonomním systémům předpokládat, že největší význam bude mít tzv. konstrukční vada. Konstrukční vada je dána tehdy, pokud výrobce měl možnost a také povinnost zvolit jiný design výrobku, díky němuž by se škodě dalo zabránit. V této souvislosti se zřejmě nepůjde vyhnout srovnání s určitým ideálním algoritmem. Rozhodující kritérium by měl hrát určitý průměrně bezpečný algoritmus, který ale z různých důvodů bude obtížné stanovit. I přesto se však s vymezením ideálního algoritmu bude muset soudní praxe v budoucnu s ohledem na dostupné informace na trhu vypořádat.

Dále je za určitých předpokladů možné na autonomní systémy aplikovat i odpovědnost za zvlášť nebezpečný provoz. Bylo by ovšem nutné zejména dovést, že autonomní systém představuje zvlášť nebezpečné zařízení, při jehož provozu nelze předem rozumně vyloučit možnost vzniku závažné škody ani při vynaložení řádné péče. To je ale opět obtížné posoudit, dokud nebude dostatečně jasné, jak budou výroba a provoz autonomních systémů po technické stránce fungovat. Z tohoto důvodu by neměla být prozatím měněna ani aktuální úprava odpovědnosti za zvlášť nebezpečný provoz.

## 5 Závěr

### 5.1 Pojem objektivní odpovědnosti

Prvním cílem disertační práce bylo podat přesvědčivé vymezení pojmu objektivní odpovědnosti. Objektivní odpovědnost je druhem odpovědnosti, pro jejíž aplikaci se nevyžaduje zavinění odpovědné osoby. Na tom se shodují jak inspirační zdroje, tak i česká doktrína. Jinak formulováno, odpovědná osoba má povinnost nahradit škodu bez ohledu na svoji nedbalost.

To neznamená, že tato koncepce odpovědnosti nevyžaduje v některých případech pro stanovení povinnosti nahradit škodu další předpoklady. Tyto předpoklady se ovšem mohou u jednotlivých skutkových podstat lišit. To platí zejména o předpokladu protiprávnosti jednání odpovědné osoby, který u většiny skutkových podstat chybí. Je také správné a přesvědčivé předpoklad protiprávnosti jednání odpovědné osoby u koncepce objektivní odpovědnosti nevyžadovat. To rezonuje mj. i v rakouské doktríně, ve které je uváděno, že zvláštní nebezpečí jako důvod objektivní odpovědnosti je právem dovolené.

Zvláštní nebezpečí však nepovažují za nezbytnou součást definice objektivní odpovědnosti, neboť jde hlavně o normativní důvod pro její uložení. To znamená, že pokud určitá skutková podstata nevyžaduje zavinění, avšak je u ní pochybné, zda je činnost, za kterou je osoba odpovědná, zvláště nebezpečná, bude se i tak jednat o objektivní odpovědnost. Taková skutková podstata objektivní odpovědnosti však může být legitimně kritizována.

### 5.2 Důvody pro uložení objektivní odpovědnosti a rozlišování objektivní a subjektivní odpovědnosti ve sporných případech

Dalším cílem byla související analýza důvodů pro uložení objektivní odpovědnosti. Důvodů pro uložení objektivní odpovědnosti se v literatuře objevuje velké množství. Na prvním místě je často uváděno zvýšené nebezpečí. Z mého pohledu je tento důvod v souvislosti s prevencí, jak ji popisuje ekonomická analýza práva, nejpřesvědčivější za předpokladu, že zvýšené nebezpečí vztáhneme k určité aktivitě a dále ho konkretizujeme jako nemožnost zabránit vzniku závažné škody ani při vynaložení takové péče, kterou lze při provozu dané aktivity považovat za ekonomicky únosnou (náležitá péče).

Pokud jde o ostatní důvody, měly by být dle mého názoru používány jako podpůrné argumenty. Jinak řečeno, hospodářská únosnost, možnost pojištění nebo korelace výhody a rizika by pro uložení objektivní odpovědnosti neměly samy o sobě dostačovat. Mohou však hrát přirozeně roli při výkladu výše uvedeného kritéria „vzniku škody i při vynaložení náležité péče“, neboť preventivní opatření by v konkrétních případech měly být posuzovány právě i s ohledem na

jejich hospodářskou únosnost pro škůdce, jeho možnosti pojištění i korelace výhody a rizika přinejmenším ve smyslu jejich nákladů a užitku.

Dílčí závěr, že objektivní odpovědnost by tak měla být uložena v těch případech, ve kterých nelze zabránit vzniku závažné škody ani při vynaložení náležité péče, je pro tuto práci klíčový.

Na jedné straně totiž jeho prostřednictvím můžeme hodnotit účinnou právní úpravu. Pokud právo vztahuje objektivní odpovědnost na určitý případ, který nesplňuje toto kritérium, pak lze oprávněně tvrdit, že objektivní odpovědnost v takovém případě postrádá smysl a že by stačilo daný případ regulovat prostřednictvím subjektivní odpovědnosti. V opačném případě lze naopak danou právní úpravu považovat za pozitivní a přístup zákonodárce chválit.

Na druhé straně tímto získáváme i kritérium pro určení skutkových podstat objektivní odpovědnosti v případech, ve kterých zákonodárce skutkovou podstatu vymezil nedostatečně určitě tak, že není poznat, zda je u nich pro dovození odpovědnosti třeba zavinění škůdce. Pokud je v takovém případě dán důvod pro uložení objektivní odpovědnosti, je to rovněž teleologický argument pro to, aby předmětná skutková podstata byla považována za skutkovou podstatu objektivní odpovědnosti. Právě řešení problémů právní teorie při rozlišování objektivní a subjektivní odpovědnosti bylo rovněž dílčím cílem této práce.

Jak autoři literatury v rámci inspiračních vzorů, tak někteří čeští autoři jsou si totiž vědomi toho, že odlišit skutkové podstaty objektivní a subjektivní odpovědnosti není vždy snadné. Problémy způsobují zejména skutkové podstaty, které obsahují jako důvod zproštění odpovědnosti určitou objektivně stanovenou péči (úsilí, opatrnost). Praktická relevance tohoto rozlišování spočívá zejména v tom, zda a za jakých podmínek může být za škodu odpovědný i tzv. deliktně nezpůsobilý škůdce, který v rámci subjektivní odpovědnosti za způsobenou škodu odpovídat nemůže.

V souladu s některými stanovisky právní teorie mám za to, že neodvratitelná událost vymezená jako nemožnost zabránit škodě ani při vynaložení veškerého úsilí, které lze požadovat, indikuje důvod zproštění v rámci objektivní odpovědnosti. Naopak, pokud úsilí vymezíme ve vztahu k osobě konkrétního škůdce, např. jako úsilí, které lze na něm osobně požadovat, protože je to např. standard v jeho profesi, indikuje to skutkovou podstatu subjektivní odpovědnosti.

Rozhodující by však dle mého názoru mělo být u takto problematických skutkových podstat to, zda u činností, příp. věcí uvedených v těchto skutkových podstatách má objektivní odpovědnost své opodstatnění. Toto posouzení předpokládá znalost důvodů pro uložení objektivní odpovědnosti.

Pokud tedy určitá skutková podstata vyvolává interpretační problémy, zda se jedná o subjektivní nebo objektivní odpovědnost, a u činnosti, kterou reguluje, je dán důvod pro uložení

objektivní odpovědnosti, měla by být předmětná skutková podstata považována za skutkovou podstatu objektivní odpovědnosti.

Za účelem analýzy úpravy objektivní odpovědnosti v účinném občanském zákoníku a ve vybraných zvláštních právních předpisech bylo vhodné obecně vymezit i klíčové problémy některých souvisejících institutů. Proto se předkládaná disertační práce stručně zabývala i liberačními důvody, stanovením odpovědné osoby, analogickým použitím skutkových podstat objektivní odpovědnosti, spoluzpůsobením škody, omezením rozsahu náhrady škody, možností konkurence nároků a povinným pojištěním odpovědnosti.

### **5.3 Objektivní odpovědnost v účinném občanském zákoníku a ve vybraných zvláštních právních předpisech**

Ve vztahu k jednotlivým skutkovým podstatám objektivní odpovědnosti jsou z mého pohledu pro současný i budoucí vývoj významné především odpovědnost za provoz dopravních prostředků, odpovědnost za zvláště nebezpečné provozy a odpovědnost za výrobek.

Za nejvíce problematické místo české koncepce odpovědnosti za provoz vozidel považuji právě samotný pojem vozidla pro účely uložení objektivní odpovědnosti. Zatímco v rámci inspiračních zdrojů je vozidlo relativně konkrétně definováno v příslušných veřejnoprávních předpisech, český zákonodárce se spokojil v rámci občanského zákoníku s definicí, která pouze vymezuje, že se má jednat o vozidlo, které není poháněno lidskou silou. V případě použití více pohonů (např. lidská síla kombinovaná s pomocným motorem) by pak mělo záležet na převažujícím způsobu pohonu.

Skutečnost, že definice vozidla je v českém právu obsažena v občanském zákoníku a není přitom odkázáno na veřejnoprávní předpisy, které upravují i další podmínky provozu těchto vozidel, lze kritizovat z hlediska systematiky a přehlednosti právního řádu, ale není to sám o sobě zásadní problém. Takový problém představuje dle mého soudu však sama definice dopravního prostředku, resp. vozidla v občanském zákoníku, která za něj považuje bez výjimky jakékoli motorové vozidlo bez ohledu na kritérium rychlosti.

Tento přístup ale není v souladu se zvýšeným nebezpečím jako důvodem pro ukládání objektivní odpovědnosti. Z mého pohledu by provoz zejména motorových dopravních prostředků měl být regulován prostřednictvím objektivní odpovědnosti především s ohledem na to, zda mohou dosahovat značné rychlosti. U méně nebezpečných motorových dopravních prostředků, které jsou ve vztahu k jejich nebezpečnosti obdobné např. jízdním kolům nebo chodcům, by proto měla být aplikována teleologická redukce předmětného ustanovení o objektivní odpovědnosti jejich provozovatelů. To samé platí i o méně nebezpečných dopravních prostředcích bez



motorového pohonu, u kterých není převažujícím pohonem lidská síla, ale např. zvířecí síla nebo gravitace.

Úpravu odpovědnosti za zvláště nebezpečné provozy lze považovat v zásadě za ideální s ohledem na to, že vymezení zvlášť nebezpečného provozu (provoz je zvlášť nebezpečný, nelze-li předem rozumně vyloučit možnost vzniku závažné škody ani při vynaložení řádné péče) v podstatných ohledech koresponduje s důvodem pro uložení objektivní odpovědnosti.

Určitou nevýhodu představuje vysoká obecnost této odpovědnosti, resp. příslušné skutkové podstaty, kvůli níž u dovozování konkrétních provozů a přesvědčivosti takových závěrů velmi záleží na kvalitě soudního rozhodování.

V rámci důvodů pro zproštění odpovědnosti lze de lege ferenda s ohledem na závažnost možných škod doporučit, aby byly liberační důvody u odpovědnosti za dopravní prostředek i u odpovědnosti za zvláště nebezpečný provoz zcela odstraněny a ponechán pouze předpoklad způsobení škody zvláštní nebezpečností provozu.

Při posuzování odpovědnosti za výrobek je třeba zohlednit, že se v ní promítá koncepce objektivní odpovědnosti jen v některých specifických případech a ve zbytku se jedná o odpovědnost subjektivní. I přesto, že odpovědnost za výrobek je pro budoucí vývoj v oblasti digitálních technologií klíčová, bylo dovozeno, že není spravedlivé požadovat, aby byla nastavena jako objektivní odpovědnost ve vztahu ke všem výrobkům tak, jak je v současné době vymezuje účinná právní úprava.

Objektivní odpovědnost by měla být ukládána jen právě za ty výrobky, které jsou schopné způsobit závažnou škodu i při vynaložení náležité péče odpovědné osoby. Takové vymezení odpovědnosti za výrobek by de lege ferenda naplnilo účel objektivní odpovědnosti a bylo by i dostatečně flexibilní tak, aby mohlo reagovat na budoucí vývoj.

V rámci analýzy dalších skutkových podstat objektivní odpovědnosti lze tyto skutkové podstaty z pohledu cíle této práce rozlišit na (1) ty, které lze považovat za ideální, (2) ty, u kterých byly shledány určité nedostatky, a (3) ty, které postrádají přesvědčivé důvody a měly by být de lege ferenda bez náhrady odstraněny.

Do první skupiny lze zařadit odpovědnost za informaci nebo radu. Druhá skupina je tvořena odpovědností za zvíře, odpovědností za pád nebo vyhození věci, odpovědností za zřícení budovy nebo odloučení její části, odpovědností za jaderné škody, odpovědností některých poskytovatelů služeb (advokát, notář, daňový poradce, patentový zástupce) a odpovědností státu dle krizového zákona. Konkrétní nedostatky jsou stručně shrnuty v dílčích kritických shrnutích na příslušných místech disertační práce. Do třetí skupiny patří odpovědnost za práce působící škodu na nemovité věci, odpovědnost za vadnou věc použitou při plnění závazku, odpovědnost za převzaté věci,

odpovědnost za odložené věci a odpovědnost za vnesené věci. Argumenty, proč je rozumné požadovat odstranění skutkových podstat v této třetí skupině, jsou rovněž uvedeny v příslušných dílčích kritických shrnutích.

Pro úplnost je ovšem třeba doplnit, že u odpovědnosti za informaci nebo radu, odpovědnosti některých poskytovatelů služeb a částečně i u odpovědnosti za výrobek a odpovědnosti za zřícení budovy nebo odloučení její části bylo dovozeno, že ve skutečnosti spočívají na koncepci subjektivní odpovědnosti i přesto, že je část teorie řadí k objektivní odpovědnosti.

#### **5.4 Budoucnost objektivní odpovědnosti v oblasti elektromobility a digitalizace**

Posledním cílem disertační práce bylo zhodnocení účinné právní úpravy i s ohledem na aktuální vývoj nových rizik v oblasti elektromobility a digitalizace. V rámci elektromobility byla analyzována především elektrokola a elektrokoloběžky z pohledu odpovědnosti za provoz dopravních prostředků. Dle zde zastávaného výkladu není provozovatel elektrokola se „slabším“ výkonem splňující parametry příslušného nařízení Evropské unie povinen nahradit škodu v rámci koncepce odpovědnosti za provoz dopravních prostředků v občanském zákoníku. Převažujícím pohonem takového elektrokola je totiž lidská síla. Naopak elektrokola, která tyto parametry nespĺňují, spadají do působnosti úpravy objektivní odpovědnosti, protože jejich převažujícím způsobem pohonu je jejich motor.

U elektrokoloběžek je z hlediska českého práva právní posouzení nesporné. Jejich převažujícím způsobem pohonu je totiž motor, protože se na nich jejich řidič běžně veze, aniž by se alespoň částečně odrazil od země. Omezení rychlosti nehraje dle účinného občanského zákoníku žádnou roli. Dle českého práva je tedy za provoz elektrokoloběžek jejich provozovateli ukládána objektivní odpovědnost. Provozovatel každé elektrokoloběžky je tak povinen nahradit škodu z provozu elektrokoloběžky bez ohledu na to, zda jednal nedbale.

Bylo však ukázáno, že koncepce objektivní odpovědnosti za provoz dopravních prostředků není v některých aspektech v oblasti elektromobility zcela vyhovující. De lege ferenda by se objektivní odpovědnost neměla vztahovat na méně nebezpečné dopravní prostředky, které jsou ve vztahu k jejich nebezpečnosti obdobné např. jízdním kolům nebo chodcům. O přesných kritériích lze vést odbornou diskusi. Z mého pohledu je aktuálně nejpřesvědčivější německá úprava, která obsahuje výjimku z úpravy objektivní odpovědnosti pro dopravní prostředky, které se na rovině nemohou pohybovat rychleji než 20 km/h.

Dále byly analyzovány v současnosti velmi často diskutované autonomní systémy jako jsou tzv. autonomní vozidla. Vedle zvláštní nebezpečnosti srovnatelné s činnostmi nebo produkty, které předvídá již účinná právní regulace, je nutné zohlednit i další zvláštní nebezpečnost spočívající v nebezpečnosti softwarových vad. Vada takového softwaru, která nemusí být pro člověka s ohledem na určitý stupeň samostatnosti rozhodování autonomního systému vždy předvídatelná a jím ovladatelná, může z určitého pohledu představovat dokonce závažnější rizika, než jsou rizika u běžných digitálních produktů. Jistě však mohou existovat i výjimky např. v rámci některých jednodušších přístrojů v tzv. chytré domácnosti. Jejich zvláštní nebezpečnost by měla být dovozena v závislosti na vlastnostech konkrétního přístroje.

České právo ani zde analyzované inspirační zdroje prozatím neobsahují žádnou speciální skutkovou podstatu objektivní odpovědnosti za autonomní systémy. Před přijetím závěru o potřebnosti takové skutkové podstaty je nutné analyzovat dosavadní druhy odpovědnosti v účinném právu. Je totiž možné, že dosavadní koncepce objektivní odpovědnosti jsou prozatím dostačující jak pro ochranu potenciálních poškozených, tak pro prevenci škod ve smyslu efektivní regulace objemu nebezpečných aktivit.

U tzv. plně autonomních vozidel, která by byla řízena zcela bez vlivu řidiče, který by se stal pouze cestujícím, mohou ohledně správnosti dosavadní koncepce objektivní odpovědnosti za provoz dopravních prostředků vznikat pochybnosti. S ohledem na to, že ideální odpovědnou osobou by měla být osoba, která má faktickou kontrolu nad danou nebezpečnou aktivitou a užítky z této aktivity, může být vhodné odpovědnost z provozovatele přesunout výlučně na osobu výrobce. Nicméně to by však mohlo způsobit mj. problém v určení odpovědné osoby, pokud by měl poškozený možnost uplatňovat právo na náhradu škody pouze vůči výrobcu v rámci odpovědnosti za výrobek. Lze si totiž dobře představit, že autonomní vozidlo bude tzv. „unbundled product“, u kterého jsou výrobce hardwaru a softwaru rozdílné osoby nebo do kterého si jeho provozovatel jako uživatel nainstaluje např. dodatečný software jiného výrobce nebo software původního výrobce změnil.

Proto lze doporučit zatím neměnit aktuální úpravu odpovědnosti provozovatele za provoz vozidla do té doby, dokud nebude zcela jasné, jak budou výroba a provoz autonomních vozidel po technické stránce fungovat. To samé platí i pro odpovědnost za výrobek ve vztahu k autonomním vozidlům či jiným autonomním systémům. Dále je za určitých předpokladů možné na autonomní systémy aplikovat i odpovědnost za zvlášť nebezpečný provoz. Bylo by ovšem nutné zejména dovést, že autonomní systém představuje zvlášť nebezpečné zařízení, při jehož provozu nelze předem rozumně vyloučit možnost vzniku závažné škody ani při vynaložení řádné péče. To

je ale opět obtížné v současnosti posoudit. Z tohoto důvodu by neměla být prozatím měněna ani aktuální úprava odpovědnosti za zvlášť nebezpečný provoz.

## 6 Seznam zkratek

ABGB	Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch, rakouský občanský zákoník
AtG	Gesetz über die friedliche Verwendung der Kernenergie und den Schutz gegen ihre Gefahren (Atomgesetz), německý atomový zákon
AtomHG	Bundesgesetz über die zivilrechtliche Haftung für Schäden durch Radioaktivität (Atomhaftungsgesetz 1999 - AtomHG 1999), rakouský atomový zákon
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch, německý občanský zákoník
BGH	Bundesgerichtshof, Spolkový soudní dvůr – nejvyšší obecná soudní instance ve Spolkové republice Německo
BGHZ	Entscheidungen des Bundesgerichtshofs in Zivilsachen, sbírka rozhodnutí Spolkového soudního dvora v civilních věcech
BRAO	Bundesrechtsanwaltsordnung, německý právní předpis upravující výkon advokacie
DCFR	Draft Common Frame of Reference, Návrh společného referenčního rámce
ekFV	Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr, německé nařízení o účasti menších elektrických vozidel na silničním provozu
EKHG	Bundesgesetz über die Haftung für den Ersatz von Schäden aus Unfällen beim Betrieb von Eisenbahnen und beim Betrieb von Kraftfahrzeugen (Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz – EKHG), rakouský zákon o odpovědnosti za škodu při provozu železnice nebo motorového vozidla
HaftpflG	Haftpflichtgesetz, německý zákon o odpovědnosti za škodu
KFG	Bundesgesetz über das Kraftfahrwesen (Kraftfahrgesetz 1967 – KFG. 1967), rakouský zákon o silničním provozu
KHVG	Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsgesetz 1994 (KHVG 1994), rakouský zákon o povinném pojištění motorových vozidel
LFG	Bundesgesetz über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz – LFG), rakouský zákon o letectví
LuftVG	Luftverkehrsgesetz, německý zákon o leteckém provozu
OGH	Oberster Gerichtshof, Nejvyšší soudní dvůr – rakouská nejvyšší soudní instance

OZ	Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník
OZ 1950	Zákon č. 141/1950 Sb., občanský zákoník
OZ 1964	Zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník
OZO	Obecný občanský zákoník, 946/1811 Sb. z. s.
NJW	Neue Juristische Wochenschrift – německý časopis
PETL	Principles of European Tort Law, Principy evropského deliktního práva
PflVG	Gesetz über die Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter, německý zákon o povinném pojištění pro provozovatele motorových vozidel
ProdHaftG	Gesetz über die Haftung für fehlerhafte Produkte, německý zákon o odpovědnosti za vadné výrobky
Produkthaftungsgesetz	Bundesgesetz über die Haftung für ein fehlerhaftes Produkt, rakouský zákon o odpovědnosti za vadný výrobek
RAO	Rechtsanwaltsordnung, rakouský právní předpis upravující výkon advokacie
StVG	Straßenverkehrsgesetz, německý zákon o silničním provozu
StVO	Straßenverkehrsordnung 1960 – StVO. 1960, rakouské nařízení o silničním provozu
VVG	Gesetz über den Versicherungsvertrag, německý zákon o pojistné smlouvě
ZPOPV	Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla
ZSP	Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

## 7 Seznam použitých zdrojů

### 7.1 Seznam použité literatury

VON BAR, Christian, CLIVE, Eric. *Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law. Draft Common Frame of Reference (DCFR). Full Edition. Volume 4*. Munich: Sellier, 2009, s. 3083-4204. ISBN 978-3-86653-098-0.

VON BAR, Christian. *Gemeineuropäisches Deliktsrecht. Band 2*. München: C. H. Beck 1999, 698 s. ISBN 3-406-42401-5.

BERAN, Karel, ELISCHER, David. *Has 'Strict Liability' Given Way to a General 'Duty to Compensate Harm' in Czech Law?* Review of Central and East European Law 2019, č. 1, s. 58-90. ISSN 0925-9880.

BUNDESMINISTER DER JUSTIZ (Hrsg.). *Gutachten und Vorschläge zur Überarbeitung des Schuldrechts. Bd. II*. Köln: 1981, s. 1049-1880. ISBN 3-88784-004-6.

BURMANN, Michael, HEß, Reiner, HÜHNERMANN, Katrin, JAHNKE, Jürgen. *Straßenverkehrsrecht*. 25. vydání. München: Verlag C. H. Beck, 2018, 1822 s. ISBN 3-406-70386-0.

ČAPEK, Karel. R.U.R.: Rossumovi univerzální roboti. Praha: Dobrovský, 2019, 123 s. ISBN 978-80-7390-062-5.

ČECH, Petr, FLÍDR, Jan. *Znovu ke spoluzavinění cyklisty bez helmy*. Rekodifikace & praxe 11/2014, s. 28-32. ISSN 1805-6822.

DVOŘÁK, Jan, ŠVESTKA, Jiří, ZUKLÍNOVÁ, Michaela a kol. *Občanské právo hmotné. Svazek 1. Díl první: Obecná část*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2013, 429 s. ISBN 978-80-7478-326-5.

EIDENMÜLLER, Horst. *The Rise of Robots and the Law of Humans*. Zeitschrift für Europäisches Privatrecht 2017, s. 765-777. ISSN 0943-3929.

ELIÁŠ, Karel. *Návrh českého občanského zákoníku: Obrat paradigmát*. Právní rádce, 2010, č. 1, s. 4-13. ISSN 1805-6822.

ELISCHER, David. *Protiprávnost – co je jejím zdrojem v soukromém právu?* Časopis pro právní vědu a praxi, 2016, č. 4, s. 501-526. ISSN 1210-9126.

EUROPEAN GROUP ON TORT LAW. *Principles of European Tort Law, Text and Commentary*. Wien: Springer WienNewYork, 2005, 282 s. ISBN 978-3-7046-5837-1.

GEISTFELD, Mark. *A Roadmap for Autonomous Vehicles: State Tort Liability, Automobile Insurance, and Federal Safety Regulation*. California Law Review, 2017, č. 105, s. 1611-1694. ISSN 0008-1221.

GREGER, Reinhard. *Haftungsfragen beim automatisierten Fahren*. Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht, 2018, č. 1, s. 1-5. ISSN 0934-1307.

HAAG, Kurt. *Geigel. Der Haftpflichtprozess*. 27. vydání. München: Verlag C. H. Beck, 2015, 1995 s. ISBN 978-3-406-66606-3.

HABERSACK, Mathias (ed.). *Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch. Band 6*. 7. vydání. München: Verlag C. H. Beck, 2017, 2714 s. ISBN 978-3-406-66545-5.

HABERSACK, Mathias (ed.). *Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch. Band 7*. 8. vydání. München: Verlag C. H. Beck, 2020, 2876 s. ISBN 978-3-406-72607-1.

- HANDRLICA, Jakub, BALOUNOVÁ, Jana, SHARAPAEV, Vladimír. *Náhrady a opatření přijatá v době pandemie*. Právní rozhledy 2020, č. 22, s. 784-791. ISSN 1210-6410.
- HENTSCHEL, Peter, KÖNIG, Peter, DAUER, Peter. *Straßenverkehrsrecht*. 45. vydání. München: Verlag C. H. Beck, 2019, 2182 s. ISBN 978-3-406-72437-4.
- HULMÁK, Milan a kol. *Občanský zákoník VI. Závazkové právo. Zvláštní část (§ 2055–3014). Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014, 2080 s. ISBN 978-80-7400-287-8.
- JANEČEK, Václav. *Kritika právní odpovědnosti*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2017, 277 s. ISBN 978-80-7552-812-4.
- JANOŠKOVÁ, Anežka. *Damage Caused by Animals: When Professionals Are Privileged*. Common Law Review Prague, 2017, č. 14, s. 37-41. ISSN 1213-4678.
- KOCH, Bernhard A., KOZIOL, Helmut (eds.). *Unification of Tort Law: Strict Liability*. Hague: Kluwer Law International, 2002, 480 s. ISBN 90-411-1705-9.
- KÖTZ, Hein, WAGNER, Gerhard. *Deliktsrecht*. 13. vydání. München: Verlag Franz Vahlen, 2016, 330 s. ISBN 978-3-8006-5177-1.
- KOZIOL, Helmut. *Grundfragen des Schadensersatzrechts*. Wien: Jan Sramek Verlag, 2010, 371 s. ISBN 978-3-902638-28-1.
- KOZIOL, Helmut. *Österreichisches Haftpflichtrecht. Band I. Allgemeiner Teil*. 2. vydání. Wien: Manzsche Verlags- und Universitätsbuchhandlung, 1980, 392 s. ISBN 3-214-04684-5.
- KOZIOL, Helmut. *Österreichisches Haftpflichtrecht. Band II. Besonderer Teil*. 2. vydání. Wien: Manzsche Verlags- und Universitätsbuchhandlung, 1984, 608 s. ISBN 3-214-04685-3.
- KRÜGER, Wolfgang (ed.). *Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch. Band 2*. 8. vydání. München: Verlag C. H. Beck, 2019, 1828 s. ISBN 978-3-406-72602-6.
- MELZER, Filip. *Civilní odpovědnost za poradenství advokátem*. Bulletin advokacie, č. 11/2018, s. 15-20. ISSN 1210-6348.
- MELZER, Filip. *Metodologie nalézání práva: úvod do právní argumentace*. Vyd. 2. Praha: C.H. Beck, 2011, 276 s. ISBN 978-80-7400-382-0.
- MELZER, Filip, TÉGL, Petr a kolektiv. *Občanský zákoník - velký komentář. Svazek IX. § 2894-3081*. Praha: Leges, 2018, 1728 s. ISBN 978-80-7502-199-1.
- MELZER, Filip. *Poskytování náhrad za újmy vyvolané krizovými opatřeními v průběhu koronavirové pandemie*. Bulletin advokacie, č. 4/2020, s. 13-22. ISSN 1210-6348.
- MELZER, Filip. *Poskytování náhrad za újmy vyvolané mimořádnými opatřeními Ministerstva zdravotnictví po jejich zrušení*. Bulletin advokacie, č. 6/2020, s. 16-23. ISSN 1210-6348.
- MIKEŠ, Stanislav. *Vybrané otázky odpovědnosti za škodu způsobenou autonomním vozidlem*. Právní rozhledy 2018, č. 13-14, s. 471-480. ISSN 1210-6410.
- LOVĚTÍNSKÝ, Vojtěch. *Elektrokola, elektrokoloběžky a objektivní odpovědnost*. Právní rozhledy 2020, č. 1, s. 1-7. ISSN 1210-6410.
- LOVĚTÍNSKÝ, Vojtěch. *Haftung bei Straßenverkehrsunfällen im deutschen und tschechischen Deliktsrecht*. Diplomová práce. Berlín: Humboldt Universität zu Berlin, Juristische Fakultät, 2019, 49 s.
- LOVĚTÍNSKÝ, Vojtěch. *Liability for Agents in Czech Tort Law: A Step in the Right Direction? (Is there any Right Direction anyway?)*. Common Law Review Prague, 2017, č. 14, s. 33-36. ISSN 1213-4678.



- LOVĚTÍNSKÝ, Vojtěch. *Objektivní měřítko při dovozování nedbalosti a jeho limity*. Právní rozhledy 2016, č. 3, s. 77-82. ISSN 1210-6410.
- LOVĚTÍNSKÝ, Vojtěch. *Změny v českém deliktním právu pod vlivem německého občanského zákoníku*. Právní rozhledy 2014, č. 17, s. 573-578. ISSN 1210-6410.
- PETROV, Jan, VÝTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol. *Občanský zákoník. Komentář*. 2. vydání. Praha: C. H. BECK, 2019, 3276 s. ISBN 978-80-7400-747-7.
- SCHWIMMAN, Michael. *ABGB Praxiskommentar. Band 6*. 3. vydání. Wien: LexisNexis, 2006, 1247 s. ISBN 3-7007-3408-5.
- SCHWIMMAN, Michael. *ABGB Praxiskommentar. Band 7*. 3. vydání. Wien: LexisNexis, 2005, 664 s. ISBN 3-7007-3285-6.
- SPIER, Jaap (ed.). *Unification of Tort Law: Liability for Damage Caused by Others*. Hague/London/New York: Kluwer Law International, 2003, 335 s. ISBN 90-411-2185-4.
- ŠVESTKA, Jiří, DVOŘÁK, Jan, FIALA, Josef a kol. *Občanský zákoník. Komentář. Svazek VI*. Praha: Wolters Kluwer, 2014, 1516 s. ISBN 978-80-7478-630-3.
- TICHÝ, Luboš, HRÁDEK, Jiří. *Deliktní právo*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2017, 496 s. ISBN 978-80-7400-625-8.
- TICHÝ, Luboš. *K rozlišování mezi tzv. subjektivní a objektivní odpovědností – rozsudek NS o povaze odpovědnosti advokáta za škodu*. Bulletin advokacie, č. 1-2/2013, s. 17-22. ISSN 1210-6348.
- WAGNER, Gerhard. *Produkthaftung für autonome Systeme*. Archiv für die civilistische Praxis, 2017, č. 217, s. 708-765. ISSN: 0003-8997.
- WAGNER, Gerhard. *Robot Liability*. In: LOHSSE, Sebastian, SCHULZE, Reiner, STAUDENMAYER, Dirk. *Liability for Artificial Intelligence and the Internet of Things*. Baden-Baden: 2019, s. 27-62. ISBN 978-3-8487-5293-5.
- WAGNER, Gerhard (ed.). *Tort Law and Liability Insurance*. Vienna: Springer-Verlag, 2005, 361 s. ISBN 978-3-7046-5850-0.

## 7.2 Seznam použitých internetových zdrojů

- Důvodová zpráva k občanskému zákoníku, konsolidovaná verze. In [obcanskyzakonik.justice.cz](http://obcanskyzakonik.justice.cz) [online]. [cit. 2021-01-08]. Dostupná z: <http://obcanskyzakonik.justice.cz/images/pdf/Duvodova-zprava-NOZ-konsolidovana-verze.pdf>
- EVAS, Tatjana. A common EU approach on the liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles. In [Europarl.europa.eu](http://europarl.europa.eu) [online]. [cit. 2021-01-08]. Dostupné z: [http://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document.html?reference=EPRS\\_STU\(2018\)615635](http://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document.html?reference=EPRS_STU(2018)615635)
- EXPERT GROUP ON LIABILITY AND NEW TECHNOLOGIES – NEW TECHNOLOGIES FORMATION. Liability for artificial intelligence and other emerging digital technologies. In [op.europa.eu](http://op.europa.eu) [online]. [cit. 2021-01-08]. Dostupné z: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/1c5e30be-1197-11ea-8c1f-01aa75ed71a1/language-en/format-PDF>
- WAGNER, Gerhard. Robot Liability. In [papers.ssrn.com](http://papers.ssrn.com) [online]. [cit. 2021-01-09]. Dostupné z: [https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=3198764](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3198764)

Zpráva Evropské komise. On the road to automated mobility: An EU strategy for mobility of the future, 2018. In ec.europa.eu [online]. [cit. 2021-01-08]. Dostupná z: [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/com20180283\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/com20180283_en.pdf)

## 7.3 Seznam použitých právních předpisů

### 7.3.1 České právní předpisy

Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník

Zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník

Zákon č. 141/1950 Sb., občanský zákoník

Obecný občanský zákoník, 946/1811 Sb. z. s.

Zákon č. 27/1869 ř.z., o ručení železnic za tělesné poškození a zabití lidí způsobené na železnicích

Zákon č. 147/1902 ř.z., o ručebním závazku železnic

Zákon č. 86/1937 Sb., o drahách (železniční zákon)

Zákon č. 162/1908 ř.z., automobilový zákon

Zákon č. 81/1935 Sb., o jízdě motorovými vozidly

Zákon č. 151/1912 ř.z., o ručení za srážku lodí a o nárocích za pomoc a záchranu v námořním společenství

Zákon č. 172/1925 Sb., o letectví

Zákon č. 63/1951 Sb., o odpovědnosti za škody způsobené dopravními prostředky

Zákon č. 82/1998 Sb., zákon o odpovědnosti za škodu při výkonu veřejné moci rozhodnutím nebo nesprávným úředním postupem

Zákon č. 18/1997 Sb., o mírovém využívání jaderné energie a ionizujícího záření (atomový zákon)

Zákon č. 224/2015 Sb., zákon o prevenci závažných havárií

Zákon č. 85/1996 Sb., o advokacii

Zákon č. 358/1992 Sb., notářský řád

Zákon č. 523/1992 Sb., o daňovém poradenství a Komoře daňových poradců České republiky

Zákon č. 417/2004 Sb., o patentových zástupcích

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla

Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích

Zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě

Vyhláška Ministerstva dopravy č. 223/1995 Sb. o způsobilosti plavidel k provozu na vnitrozemských vodních cestách

Vyhláška č. 334/2015 Sb., o vedení rejstříku malých plavidel a technické způsobilosti malých plavidel, převozních lodí a plovoucích zařízení k provozu na vodních cestách

Zákon č. 61/2000 Sb., o námořní plavbě

Vyhláška č. 327/2011 Sb., o údajích poskytovaných v souvislosti s provozem lodě a ve zprávách a oznámeních o námořní nehodě nebo mimořádné události, o minimální výši sjednaného pojištění za škody z provozu lodě a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 278/2000 Sb., o námořním rejstříku a dokladech námořních plavidel

Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví

Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 108/1997 Sb., kterou se provádí zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví

Zákon č. 59/1998 Sb., o odpovědnosti za škodu způsobenou vadou výrobku

Zákon č. 240/2000 Sb., o krizovém řízení a o změně některých zákonů (krizový zákon)

Usnesení vlády České republiky ze dne 30. října 2020 č. 1116 o přijetí krizového opatření

### **7.3.2 Německé právní předpisy**

AtG – Atomgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. Juli 1985 (BGBl. I S. 1565)

BGB – Bürgerliches Gesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. Januar 2002 (BGBl. I S. 42, 2909; 2003 I S. 738)

BRAO – Bundesrechtsanwaltsordnung in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 303-8, veröffentlichten bereinigten Fassung

ekFV – Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung vom 6. Juni 2019 (BGBl. I S. 756)

HaftpflG – Haftpflichtgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. Januar 1978 (BGBl. I S. 145)

LuftVG – Luftverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 698)

PflVG – Pflichtversicherungsgesetz vom 5. April 1965 (BGBl. I S. 213)

ProdHaftG – Produkthaftungsgesetz vom 15. Dezember 1989 (BGBl. I S. 2198)

StVG – Straßenverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003

VVG – Versicherungsvertragsgesetz vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631)

### **7.3.3 Rakouské právní předpisy**

ABGB – Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch, JGS Nr. 946/1811

AtomHG – Bundesgesetz über die zivilrechtliche Haftung für Schäden durch Radioaktivität (Atomhaftungsgesetz 1999 - AtomHG 1999), BGBl. I Nr. 170/1998

EKHG – Bundesgesetz vom 21. Jänner 1959 über die Haftung für den Ersatz von Schäden aus Unfällen beim Betrieb von Eisenbahnen und beim Betrieb von

Kraftfahrzeugen (Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz – EKHG), BGBl. Nr. 48/1959

KFG – Bundesgesetz vom 23. Juni 1967 über das Kraftfahrwesen (Kraftfahrgesetz 1967 – KFG. 1967), BGBl. Nr. 267/1967

KHVG – Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsgesetz 1994 (KHVG 1994), BGBl. Nr. 651/1994

LFVG – Bundesgesetz vom 2. Dezember 1957 über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz – LFVG), BGBl. Nr. 253/1957

Produkthaftungsgesetz – Bundesgesetz vom 21. Jänner 1988 über die Haftung für ein fehlerhaftes Produkt, BGBl. Nr. 99/1988

RAO – Rechtsanwaltsordnung (RAO), RGBl. Nr. 96/1868

StVO – Bundesgesetz vom 6. Juli 1960, mit dem Vorschriften über die Straßenpolizei erlassen werden (Straßenverkehrsordnung 1960 – StVO. 1960), BGBl. Nr. 159/1960

### **7.3.4 Právní předpisy Evropské unie**

Směrnice 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

Nařízení Evropského parlamentu a Rady 168/2013 ze dne 15. ledna 2013 o schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a dozoru nad trhem s těmito vozidly

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/20/ES ze dne 23. dubna 2009 o pojištění majitelů lodí pro námořní nároky

Nařízení Rady 785/2004 o požadavcích na pojištění u leteckých dopravců a provozovatelů

Směrnice rady 85/374/EHS ze dne 25. července 1985 o sblížení právních a správních předpisů členských států týkajících se odpovědnosti za vadné výrobky

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/34/ES ze dne 10. května 1999, kterou se mění směrnice Rady 85/374/EHS o sblížení právních a správních předpisů členských států týkajících se odpovědnosti za vadné výrobky

### **7.3.5 Mezinárodní smlouvy**

Vídeňská úmluva o občanskoprávní odpovědnosti za jaderné škody ze dne 21. května 1963

Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 133/1994 Sb. o přístupu České republiky k Vídeňské úmluvě o občanskoprávní odpovědnosti za jaderné škody a Společnému protokolu týkajícímu se aplikace Vídeňské úmluvy a Pařížské úmluvy

Pařížská úmluva o občanskoprávní odpovědnosti v oblasti jaderné energie ze dne 29. července 1960

## **7.4 Seznam použité judikatury**

### **7.4.1 Česká soudní rozhodnutí**

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 27. 6. 2012, sp. zn. 25 Cdo 2974/2011  
Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 18. 3. 2015, sp. zn. 25 Cdo 3925/2013  
Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 31. 8. 2017, sp. zn. 25 Cdo 3485/2016  
Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 4. 6. 2008, sp. zn. 25 Cdo 3117/2006  
Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 17. 3. 2009, sp. zn. 25 Cdo 3516/2007  
Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 28. 3. 2019, sp. zn. 25 Cdo 5588/2017  
Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 21. 8. 2020, sp. zn. 23 Cdo 1397/2020  
Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 17. 6. 2009, sp. zn. 25 Cdo 1649/2007  
Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 22. 10. 2009, sp. zn. 25 Cdo 3798/2007  
Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 11. 4. 2012, sp. zn. 28 Cdo 2519/2011

#### **7.4.2 Německá soudní rozhodnutí**

Rozhodnutí Spolkového soudního dvora BGH NJW 2014, 2493  
Rozhodnutí Spolkového soudního dvora BGH NJW 2014, 1182  
Rozhodnutí Spolkového soudního dvora BGH NJW-RR 2008, 764

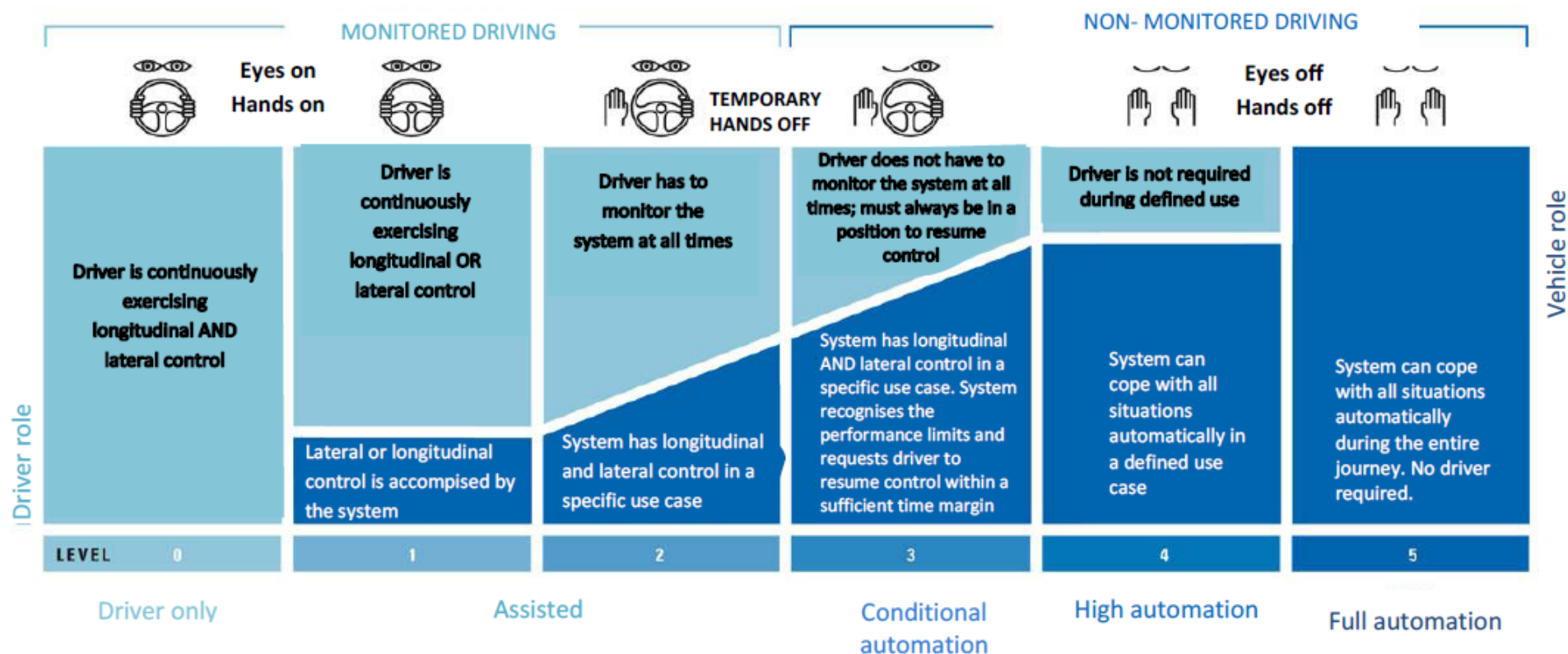
#### **7.4.3 Rakouská soudní rozhodnutí**

Rozhodnutí Nejvyššího soudního dvora OGH SZ 31/26  
Rozhodnutí Nejvyššího soudního dvora OGH SZ 73/118

## 8 Příloha

### Úrovně automatizace

**Figure: Different levels of automation (source: Society of Automotive Engineers-SAE<sup>11</sup>)**



(Zpráva Evropské komise. On the road to automated mobility: An EU strategy for mobility of the future, 2018, s. 3. In ec.europa.eu [online]. [cit. 2021-01-08]. Dostupná z: [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/com20180283\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/com20180283_en.pdf))

## 9 Abstrakt a klíčová slova v českém jazyce

### Pojem a vývoj objektivní odpovědnosti v českém deliktním právu a její inspirační zdroje

#### Abstrakt

Práce se zabývá analýzou objektivní odpovědnosti v českém deliktním právu s přihlédnutím k inspiračním zdrojům této úpravy včetně zejména k německému a rakouskému právu, principům evropského deliktního práva (PETL) a návrhu společného referenčního rámce (DCFR). Dále je analyzován i historický a možný budoucí vývoj objektivní odpovědnosti a rizik, za která je ukládána.

Práce je rozdělena do dvou základních částí. Předmětem první Obecné části je především pojem objektivní odpovědnosti a důvody pro její uložení. Dále jsou zde analyzovány i některé související problémy, které jsou velmi relevantní jak pro právní teorii, tak pro právní praxi (např. liberační důvody, spoluzpůsobení škody, možnost konkurence nároků).

Následující Zvláštní část obsahuje analýzu konkrétních skutkových podstat objektivní odpovědnosti a je tvořena čtyřmi hlavními kapitolami. První kapitola se zabývá stručným přehledem historického vývoje objektivní odpovědnosti v českém deliktním právu. Ve druhé kapitole jsou představeny a kriticky hodnoceny jednotlivé skutkové podstaty objektivní odpovědnosti v účinném občanském zákoníku. Ve třetí kapitole se autor zabývá některými případy objektivní odpovědnosti ve vybraných zvláštních právních předpisech. Předmětem poslední čtvrté kapitoly je budoucnost objektivní odpovědnosti a aktuální vývoj nových rizik v oblasti elektromobility a digitalizace. Autor zde analyzuje především použití objektivní odpovědnosti na provoz elektrol, elektroloběžek a autonomních vozidel.

Na základě analýzy důvodů pro uložení objektivní odpovědnosti a inspiračních zdrojů autor dospívá mimo jiné k závěru, že jediným přesvědčivým důvodem pro uložení objektivní odpovědnosti je zvýšené nebezpečí aktivity odpovědné osoby a že objektivní odpovědnost by měla být uložena v těch případech, ve kterých nelze zabránit vzniku závažné škody ani při vynaložení náležité péče. Z tohoto pohledu je kriticky hodnocena účinná právní úprava. Autor dále dovozuje, že pro současný i budoucí vývoj objektivní odpovědnosti jsou především významné odpovědnost za provoz dopravních prostředků, odpovědnost za zvláště nebezpečné provozy a odpovědnost za výrobek.

**Klíčová slova:** deliktní právo, objektivní odpovědnost, dopravní prostředky



## **10 Abstrakt a klíčová slova v anglickém jazyce**

### **The Concept and Development of Strict Liability in Czech Tort Law and its Inspirational Sources**

#### **Abstract**

The thesis deals with an analysis of strict liability in Czech tort law taking into account the inspirational sources of its regulation, including in particular German and Austrian law, the Principles of European Tort Law (PETL) and the Draft of Common Frame of Reference (DCFR). Further, a historical and possible future development of strict liability is analysed as well as the risks for which strict liability is imposed.

The thesis is divided into two main parts. The subject-matter of the first General Part is especially the concept of the strict liability and the reasons for its application. Further, some related problems are analysed in this part which are relevant for the legal theory as well for the legal practice (e.g. defences, contributory negligence, possibility of the concurrence of claims).

The subsequent Special Part contains an analysis of the types of strict liability and consists of four main chapters. The first chapter deals with a short overview of the historical development of the strict liability in Czech tort law. In the second chapter particular types of liability in the effective Czech Civil Code are presented and critically evaluated. In the third chapter the author deals with some categories of strict liability in certain special legal regulations. The subject-matter of the last fourth chapter is the future of the strict liability and current development of new risks in the area of electromobility and digitalization. The author analyses in particular the application of the strict liability to the operation of electric bikes, e-scooters and autonomous vehicles.

Based on the analysis of the reasons for the application of strict liability and the inspirational sources, the author concludes – among other things – that the only persuasive reason for the application of the strict liability is an abnormal danger of an activity of the liable person and that it shall apply to cases in which a significant damage cannot be prevented even when due care is exercised. From this perspective, the effective legal regulations are critically evaluated. Further, the author concludes that the liability for the operation of means of transport, the liability for abnormally dangerous activities and the product liability are of key importance for the current and future development of the concept of strict liability.

**Keywords:** tort law, strict liability, means of transport