

UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE
PRÁVNICKÁ FAKULTA

Odpovědnost za škodu způsobenou provozem vozidla

Vedoucí: Prof. JUDr. Jiří Švestka, DrSc.

Zpracovatel: Lukáš Fiala

nar. 14.2.1981

Dlouhá 500, 281 61 Kouřim

2006

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem tuto diplomovou práci zpracoval samostatně a že jsem vyznačil prameny, z nichž jsem pro svou práci čerpal způsobem ve vědecké práci obvyklým.

A handwritten signature in black ink, consisting of stylized, cursive letters, likely representing the author's name.

Obsah:

Kapitola 1 – subjektivní a objektivní odpovědnost v českém občanském právu.....	1
A. Funkce odpovědnosti za škodu a prevence škod v oblasti dopravy....	1
B. Charakteristika subjektivní a objektivní odpovědnosti.....	3
Kapitola 2 – objektivní odpovědnost za škodu způsobenou provozem vozidla podle §§ 427 a n. OZ.....	11
A. Dopravní prostředek, vozidlo a další pojmy.....	11
B. Předpoklady vzniku odpovědnosti provozovatele podle §§ 427 a n....	20
C. Liberační důvody.....	27
Kapitola 3 – provozovatel.....	36
A. Pojem provozovatele.....	36
B. Provozovatelé podle § 427 odst. 1 a 2.....	39
C. Subjekty odpovědné na místo provozovatele.....	47
Kapitola 4 – střet provozů.....	53
A. Obsah pojmu.....	53
B. Odpovědnost za škodu vzniklou při střetu provozů.....	54
Kapitola 5 – odpovědnost jiných subjektů za škodu způsobenou provozem vozidla.....	58
A. Osoby, jejichž odpovědnost přichází v úvahu.....	58
B. Vypořádání odpovědných subjektů.....	62
Kapitola 6 – východiska ochrany poškozeného a moderní úpravy.....	64
A. Pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem vozidla.....	64
B. Možná východiska nové právní úpravy.....	71
Seznam pramenů.....	75

§

kapitola 1 - subjektivní a objektivní odpovědnost v českém občanském právu

A. Funkce odpovědnosti za škodu a prevence škod v oblasti dopravy

Provoz dopravních prostředků, zejména motorových vozidel a doprava uskutečňovaná po pozemních komunikacích je dnes, na rozdíl od dob dřívějších, činností naprosto běžnou a samozřejmou a dozajista si většina z nás neumí představit např. jen cestu do zaměstnání bez použití vlastního automobilu či hromadné dopravy. V oblasti dopravy nákladní pak bude přínos rozvoje moderních dopravních cest a automobilového průmyslu ještě markantnější. Klady tohoto trendu jsou nesporné, jelikož ať už chceme nebo ne, moderní společnost se bez dopravních prostředků a možností dopravy na menší či větší vzdálenosti neobejde, přesto masivní nárůst počtu vozidel na silnicích a technologický pokrok umožňující konstrukci dopravních prostředků stále rychlejších přináší též nemalá rizika, neboť provoz dopravy, jak dále uvidíme (viz část B), v podstatě ohrožuje neurčitý okruh nezúčastněných subjektů. Vyjdeme-li ze statistických údajů, které hovoří o tom, že v roce 2004 bylo v České republice registrováno 3815867 osobních automobilů, 756559 motocyklů a téměř dvacet tisíc autobusů¹, a že tato čísla mají trvale stoupající

tendenci, je jistě zřejmé, že problematika bezpečnosti v silniční dopravě je i u nás velice aktuální. Tím spíše, že zdaleka ne všechna vozidla, která se po našich silnicích pohybují, jsou podle zákona registrována. Uvážíme-li pak, že za minulý rok šetřila Policie ČR 199262 dopravních nehod, při kterých bylo zraněno či usmrceno celkem 33497 osob a celková hmotná škoda při nich způsobená dosáhla téměř 10 mld. Kč², je nepochybné, že na takovou situaci musí právo adekvátně reagovat.

V zásadě můžeme rozlišovat dvě roviny, v jakých se uskutečňuje regulace provozu na pozemních komunikacích. Za prvé to bude rovina preventivní, kdy právo stanoví, jaké chování je přípustné, aby nedocházelo k ohrožení či poškození zájmů jiných subjektů, za druhé pak rovina reparační, kde právo zajišťuje, aby v případě, že k poruše přesto dojde, byla případná újma plně nahrazena. V oblasti občanského práva plní tyto funkce institut odpovědnosti za škodu, i když je zřejmé, že obecné ustanovení našeho občanského zákoníku (dále v textu jen „OZ“), že *„každý je povinen počínat si tak, aby nedocházelo ke škodám na zdraví, na majetku, na přírodě a životním prostředí“*, byť podpořené hrozbou odpovědnosti za škody způsobené jednáním proti této obecné zásadě, může preventivní funkci v oblasti dopravy zastat sotva zlomkem. Těžiště takové právní úpravy, která v oblasti provozování dopravních prostředků plní preventivní funkci, je třeba hledat jinde, v početných předpisech správního práva, příp. i v právu trestním. Tak například pravidla silničního provozu upravuje zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, podmínky provozu pak zákon č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, základní postih

protiprávního jednání v silničním provozu zajišťuje zákon č. 200/1990 Sb. o přestupcích, kvalifikovaný postih pak trestní zákon. V oblastech jiné než pozemní dopravy lze poukázat na některé speciální předpisy (např. z č. 114/1995 Sb.). Reparační (příp. satisfakční) funkce odpovědnosti za škodu pak spočívá v tom, že v případě, kdy již škoda vznikne, jsou poškozenému dány dostatečné právní záruky, aby dosáhl plného odškodnění. Občanské právo tak určuje, kdo bude subjektem odpovědným za škodu a v jakém rozsahu poškozenému přísluší náhrada.

B. Charakteristika subjektivní a objektivní odpovědnosti

Současný občanský zákoník rozlišuje dva základní druhy obecné odpovědnosti, a to odpovědnost subjektivní a objektivní, které upravuje v §§ 420 a 420a, kde se konkrétně hovoří o *škodě způsobené porušením právní povinnosti*, resp. *škodě způsobené provozní činností*. Bez ohledu na to, že systematičnost těchto ustanovení je často (a oprávněně) předmětem diskuze, osvětlení rozdílů mezi subjektivní a objektivní odpovědností má pro problematiku odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla zásadní význam a je třeba se s ním vypořádat hned v úvodu. Někdy se též hovoří o *odpovědnosti za zavinění* a *odpovědnosti bez ohledu na zavinění* či „za výsledek“.

Subjektivní odpovědností obecně rozumíme odpovědnost za zaviněné protiprávní jednání, v jehož důsledku vznikla škoda. Podmínky pro vznik tohoto druhu odpovědnosti jsou

tedy objektivního i subjektivního charakteru. Můžeme dovést tyto předpoklady vzniku subjektivní odpovědnosti:

I. protiprávní úkon, kterým se rozumí jednání spočívající v konání (*facere*) nebo opomenutí (*omittere*), které je v rozporu s objektivním právem³. Z formulace „...*porušením právní povinnosti*“ vyplývá, že o protiprávní úkon půjde, ať je porušena právní povinnost vyplývající přímo ze zákona (*ex lege*) anebo povinnost vyplývající ze smlouvy (*ex contractu*). Vzhledem k existenci obecného ustanovení § 415 OZ je třeba soudit, že protiprávní je každý úkon, při kterém si odpovědný subjekt nepočínal natolik bedlivě a pozorně, aby nedošlo ke škodě⁴.

II. škoda, jakožto určitá majetková újma či újma na zdraví vyjádřitelná v penězích. U majetkových škod lze rozlišovat jednak škodu skutečnou (*damnum emergens*), tedy škodu, která spočívá ve zmenšení či určitém znehodnocení již existujícího majetku, a dále ušlý zisk (*lucrum cesans*) – škodu spočívající v tom, že v důsledku škodní události nedošlo k zvětšení majetku poškozeného tak, jak se dalo odůvodněně očekávat. Jako škoda na zdraví pak přichází v úvahu především ztráta na výdělku (jak po dobu pracovní neschopnosti, tak i po jejím skončení, pakliže výdělek je v důsledku utrpěného poškození nižší), ztráta na důchodu a náklady účelně vynaložené na léčení, v případě smrti poškozeného též náhrada nákladů pohřbu a náhrada nákladů na výživu pozůstalým. Občanský zákoník pak dále přiznává právo na jednorázové odškodnění (lépe zadostiučinění) jednak vytrpěných bolestí (*bolestné*), a dále ztížení společenského uplatnění. Zde se již evidentně nejedná o reparační funkci náhrady škody, nýbrž satisfakční. Náhrada škody se poskytuje

zásadně v penězích, pouze požádá-li o to poškozený a je-li to možné a účelné, nahrazuje se škoda uvedením v předešlý stav (restitucí – restitutio in integrum).

III.* příčinná souvislost (kauzální nexus) mezi protiprávním úkonem a vznikem škody. Mezi protiprávním jednáním na jedné straně a vznikem škody na straně druhé musí existovat vztah příčiny a následku. To znamená, že škoda, jakožto právně relevantní následek, musí mít svůj přímý původ v protiprávním jednání, jakožto právně relevantní příčině, jinak nemůže vzniknout odpovědnostní vztah. Důležité je, že příčinná souvislost musí být vždy bezpečně prokázána, nestačí jen pravděpodobnost, domněnka, že je příčinná souvislost dána.

III. zavinění (resp. s ohledem na zákonnou dikci nemožnost exkulpace), tedy určitý vnitřní psychický stav odpovědného subjektu k jeho jednání a následkům tohoto jednání. Zavinění je založena na spojení dvou prvků – vědění (schopnost rozpoznání, rozumová) a vůle (chtění, srozumění). Podle toho, jak jsou tyto prvky zastoupeny a uspořádány, rozlišujeme různé formy a stupně zavinění, a to úmysl, buď přímý nebo nepřímý, a nedbalost vědomou či nevědomou. O úmyslné zavinění půjde tehdy, jestliže odpovědný subjekt buď chtěl svým jednáním porušit nebo ohrozit chráněný zájem, resp. způsobit škodu (úmysl přímý) anebo věděl, že škodu způsobit může, a pro případ, že se tak stane, s tím byl srozuměn (úmysl nepřímý). Nedbalostí rozumíme situace, kdy odpovědný subjekt buď věděl, že může způsobit škodu, ale bez přiměřených důvodů spoléhal, že se tak nestane (nedbalost vědomá), anebo nevěděl, že může škodu způsobit, ač o tom vědět měl a mohl (nedbalost nevědomá)⁵. Pro vznik

občanskoprávní odpovědnosti není zásadně rozhodné, o jaký druh zavinění půjde, avšak v některých případech zákon vyžaduje určitou kvalifikovanou formu zavinění (srov. § 424 OZ). Zavinění se musí vztahovat jak na protiprávní úkon a na vznik škody, tak i příčinnou souvislost mezi těmito dvěma prvky.

Na rozdíl od prvních třech předpokladů vzniku právní odpovědnosti, které jsou objektivního charakteru, zavinění je kategorií subjektivní. Obecná subjektivní odpovědnost podle § 420 OZ pak vyžaduje, aby byly splněny všechny výše popsané předpoklady; to vyplývá ze zákonné formulace *„každý odpovídá za škodu, kterou způsobil porušením právní povinnosti“* ve spojení s ustanovením, že *„odpovědnosti se zproští ten, kdo prokáže, že škodu nezavinil“*. Celá problematika subjektivní odpovědnosti a předpokladů vzniku odpovědnosti obecně je samozřejmě velmi široká, takový výklad by však již překračoval rozsah tohoto tématu.

Přestože i subjektivní odpovědnost má v problematice odpovědnosti za škody způsobené provozem vozidla své místo (viz dále v kapitole 5), daleko důležitější je pochopení principů odpovědnosti objektivní. Historicky se tento druh odpovědnosti začal prosazovat nejprve u škod způsobených zvířetem či zřícením stavby, zásadního významu však nabývá s rozvojem průmyslu a dopravy. Později se uplatňuje též u škod způsobených událostmi ekologické povahy, škod spojených s využíváním jaderné energie a v poslední době i v případě škod způsobených vadnými výrobky. Zobecníme-li znaky těchto oblastí lidských činností, můžeme vyvodit základní principy uplatňování objektivní odpovědnosti. Tak

předně tato forma odpovědnosti má místo u škod, které jsou způsobeny takovými činnostmi, věcmi nebo procesy, které představují vzhledem ke své povaze určitý zdroj rizika pro okolí. Toto riziko je o to nebezpečnější, že vznik závažných škod hrozí již z takových činností samotných, aniž by ke vzniku škody nutně musela nastoupit další okolnost, a toto riziko nelze zcela vyloučit ani při vynaložení veškeré možné odborné péče. V oblasti dopravy a škod způsobených provozem dopravních prostředků lze poukázat např. na možnost náhlé nevolnosti řidiče takového dopravního prostředku – přestože je jako řidič použita osoba, která je zdravotně zcela v pořádku, dokonce prodělá lékařské vyšetření fyzické způsobilosti, přesto se může stát, že při řízení vozidla dostane infarkt, omdlí apod., a neovládané vozidlo pak způsobí tragickou havárii. Dále je charakteristické, že v případě vzniku škody vyvolané povahou těchto činností je mnohdy pro poškozeného velmi obtížné provést důkaz nejen o zaviněném protiprávním jednání konkrétního škůdce (tím spíše že k němu nemusí vůbec dojít), ale též někdy i o samotné příčině vzniku škody. Jestliže třeba za jízdy praskne pneumatika automobilu, představovalo by pro osobu poškozenou v důsledku této události velké nesnáze zjišťovat, zda k tomu došlo v důsledku vady materiálu, zanedbané údržby či např. proto, že vozidlo najelo na ostrý předmět (jedná se samozřejmě o banální případ, u škod typu ekologických havárií vyvolaných zvláštní povahou provozu chemického průmyslu bude situace daleko komplikovanější a typičtější). Konečně, takové činnosti přináší na jedné straně výše popsaná rizika pro okolí a obtíže poškozeným, na druhé straně však jistý prospěch osobám, které je provozují –

provozovatelům. Nemusí se přitom jednat nutně o zisk, jakožto kategorii ekonomickou, postačuje obecný prospěch co by určitá výhoda oproti jiným osobám, které takovou činnost neprovozují. V zájmu rozvoje technologií, průmyslu či vědy však není v moderní společnosti myslitelné přistupovat k takovým činnostem restriktivně, formou zákazů. Je žádoucí, aby takové činnosti byly za odpovídajících právních záruk povoleny. Jednu z takových záruk představuje právě občanskoprávní institut objektivní odpovědnosti. Je totiž na místě, aby osoby, které ke svému prospěchu provozují tyto činnosti, nesly též zvýšené riziko vzniku škod (resp. aby jej nepřenášely na neurčitý okruh ohrožených subjektů). Tyto osoby mají jednak samy nejvíce možností, jak riziko vzniku škody minimalizovat, a zároveň by k účinné ochraně poškozených nemohlo stačit, kdyby se mohli domáhat náhrady vzniklé újmy pouze na základě zavinění těchto (nebo jiných) konkrétních osob.

V konstrukci objektivní odpovědnosti proto nacházíme zásadní odlišnosti. Předně na místo protiprávního jednání, které je podmínkou sine qua non vzniku odpovědnosti subjektivní, postačuje určitá, zákonem požadovaná, kvalifikovaná událost. Tato událost může sice též nastat i v důsledku protiprávního jednání konkrétní osoby, avšak pro vznik odpovědnosti je rozhodné pouze to, zda taková zákonem kvalifikovaná událost nastala, nikoliv již proč se tak stalo. V souvislosti s problematikou odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla je zde třeba právě na tuto skutečnost zvlášť upozornit, neboť i dnes je možné se setkat ze strany některých právníků s argumentací, že není dána příčinná souvislost mezi vznikem škody na straně

poškozeného a protiprávním jednáním jejich klienta – provozovatele dopravního prostředku.

Již z povahy objektivní odpovědnosti je dále zřejmé, že k jejímu* uplatnění nemusí být splněn žádný subjektivní předpoklad, konkrétně zavinění konkrétní osoby. Postačují tedy předpoklady objektivní charakteru – zákonem kvalifikovaná událost, škoda a příčinná souvislost mezi touto událostí a vznikem škody.

Ani tak ale nemůže být objektivní odpovědnost bez hranic, provozovatel musí mít v zájmu spravedlnosti možnost se v určitých případech odpovědnosti zprostit. Na rozdíl od subjektivní odpovědnosti, kde je obecně dána možnost exkulpace, tedy možnost prokázat nedostatek zavinění, u odpovědnosti objektivní přicházejí v úvahu jako možnost zbavení se odpovědnosti tzv. liberační (osvobozující) důvody. Tyto důvody jsou vždy taxativně vymezeny v konkrétní právní úpravě u konkrétních případů objektivní odpovědnosti. Taxativní vymezení liberačních důvodů má zásadní význam, neboť právě tím, že je přesně stanoveno, kdy se provozovatel může zprostit odpovědnosti, je zabezpečena potřebná ochrana poškozeného, též ale právní jistota obou stran. Společným znakem těchto důvodů bývá, že způsobená škoda nesmí mít původ v provozu dané rizikové činnosti. V dalším výkladu uvidíme, že citlivé rozlišení událostí, které jsou vyvolány zvláštní povahou provozu zákonem kvalifikované činnosti, a škod, které mají zároveň v takovém provozu původ, je velmi důležité i obtížné.

Podle toho, jak široké jsou možnosti provozovatele zprostit se odpovědnosti, můžeme usuzovat na to, o jak přísnou (či dokonce absolutní) objektivní odpovědnost se

jedná. Z dalšího výkladu vyplyne, že odpovědnost provozovatele dopravního prostředku podle §§ 427 a násl. OZ je koncipována jako poměrně přísná objektivní odpovědnost.

§

¹ http://www.cdv.cz/rocenka2004/rocenka/htm_cz/kap4.htm

² http://www.mvcr.cz/doprava/nehody/2005/12_2005.pdf

³ Brejcha: Odpovědnost v soukromém a veřejném právu, s. 27

⁴ Knappová, Švestka a kolektiv: Občanské právo hmotné, svazek II, s. 433

⁵ Brejcha: Odpovědnost v soukromém a veřejném právu, s. 29

§

**kapitola 2 - objektivní odpovědnost za škodu způsobenou
provozem vozidla podle §§ 427 a násl. OZ**

A. Dopravní prostředek, vozidlo a další pojmy

Před samotným výkladem odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla je třeba se vypořádat s některými pojmy, jejichž význam bude pro celou problematiku stěžejní. Tak předně samotný pojem dopravní prostředek co by pojem nadřazený pojmu vozidlo a použitý v nadpisu § 427 OZ a dále v souvislosti s odpovědností v § 430 odst. 1 a 2 může činit potíže už jen proto, že jej zákon nejenom nedefinuje (a neuvádí ani příklad, co za dopravní prostředek považovat), ale dokonce stanoví, že provozovatel (v obecném smyslu) odpovídá za *škodu vyvolanou zvláštní povahou provozu* („provozování dopravy“), tedy nikoliv za škodu způsobenou provozem určitých dopravních prostředků, jak by se z nadpisu tohoto úseku občanského zákoníku dalo usuzovat. Že můžeme pojem dopravní prostředek nadřadit pojmu vozidlo, zřejmě sporné nebude. Též ustanovení § 427 odst. 2 OZ, které vymezuje okruh dopravních prostředků, za jejichž provoz odpovídají provozovatelé – nepodnikatelé (viz dále v kapitole 3), tomu napovídá, když určuje, že *jiní* provozovatelé odpovídají za provoz pouze motorových vozidel, motorových plavidel a letadel (tj. nikoliv všech

dopravních prostředků). Obsah tohoto pojmu už ale bude problematický. Teoreticky totiž můžeme za dopravní prostředek považovat v podstatě veškerá zařízení, která si lze pod vyzněním tohoto slovního spojení představit, tedy všechny prostředky ve smyslu věcí, strojů, zařízení sloužící dopravě, resp. přepravě osob či věcí. A ustanovení § 427 odst. 1 OZ pro takový výklad dává prostor, neboť z jeho dikce vyplývá, že pro to, aby byla dána odpovědnost provozovatele, není rozhodné, o jaký druh dopravního prostředku se jedná, ale zda se jedná o škodu vyvolanou zvláštní povahou provozu, a to nikoliv provozu dopravního prostředku, ale dopravy obecně (srov. „...osoby provozující dopravu odpovídají za škodu vyvolanou zvláštní povahou tohoto provozu“). Dopravním prostředkem tedy budeme rozumět takový prostředek, jehož prostřednictvím je uskutečňována doprava (ve smyslu přepravy osob či věcí), za jejíž provoz provozovatel odpovídá. Je však třeba neustále brát zřetel na omezený výčet dopravních prostředků v § 427 odst. 2 OZ (o tom viz dále v kapitole 3, část B). Zde tak bude ve sporných případech záležet na tom, jestli soud dovodí, že konkrétní škoda je vyvolána zvláštní povahou provozu (o tom viz níže v části B) či zda na vznik škody měla zásadní vliv jiná příčina. Z dosavadních poznatků nauky i praxe lze dovodit, že odpovědnost provozovatele je dána zejména při škodě vyvolané zvláštní povahou provozu

- motorového vozidla;
- dráhy nejrůznějšího druhu;
- motorového plavidla;
- letadla a vrtulníku.

Nejširší a nejproblematictější bude zřejmě kategorie motorových vozidel, potažmo vozidel vůbec. Její správné rozlišení totiž bude důležité z hlediska odpovědnosti provozovatelů – nepodnikatelů podle § 427 odst. 2 OZ (viz dále v kapitole 3, část B). Jako vodítko pro vymezení této skupiny dopravních prostředků mohou do určité míry sloužit definice použité v jiných zákonech upravujících např. podmínky provozu na pozemních komunikacích či pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. Tak zákon č. 361/2000 Sb. v § 2 písm. f), g), h), uvádí, že „vozidlo je motorové vozidlo, nemotorové vozidlo nebo tramvaj“, přičemž za motorová vozidla se považují *nekolejová vozidla poháněná vlastní pohonnou jednotkou a trolejbusy* a za nemotorová vozidla *pohybující se pomocí lidské nebo zvířecí síly*. Zákon č. 56/2001 Sb. pak rozlišuje vozidla silniční, zvláštní, přípojná a historická, přičemž o motorových či nemotorových vozidlech se bez definice hovoří pouze v kategorii vozidel silničních; z dále v tomto zákoně uváděných výčtů je patrné, že zde použitá kategorizace je pro občanské právo nepoužitelná. Zřejmě nejvíce bude třeba brát zřetel na zákon č. 168/1999 Sb. o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, neboť úprava v něm obsažená je s občanským zákoníkem v úzké vazbě, resp. právě příslušná pasáž občanského zákoníku určuje, co je předmětem pojištění, jaký bude rozsah náhrady škody pojistitelem (srov. odkaz v § 6 odst. 2 zákona č. 168/1999 Sb.) nebo čím odpovědnost je pojištěním kryta (srov. odkaz v § 6 odst. 1 zákona č. 168/1999 Sb.). § 2 písm. a) tohoto zákona pak definici vozidla staví na neuzavřeném výčtu zařízení, která lze za vozidla považovat, a tato rozděluje na vozidla *silniční*,

zvláštní a na *trolejbusy*. I tak je ale třeba pamatovat na to, že žádné z výše naznačených dělení vozidel ani žádný z výčtů, co za vozidlo považovat, není pro občanskoprávní problematiku odpovědnosti určující a může sloužit jen jako pomůcka v praxi; ustanovení o vymezení pojmů v daných zákonech jsou nakonec vždy uvozována ve smyslu „pro účely tohoto zákona se rozumí...“. Obecné znaky motorového vozidla však vyvodit můžeme – bude se jednat o druh dopravního prostředku poháněný vlastní pohonnou jednotkou (motorem) sloužící pozemní dopravě (přepravě). Typicky budeme do této kategorie řadit veškeré druhy automobilů, ať osobních či nákladních, včetně traktorů, dále motocykly (též mopedy, skútry), zařízení, jež můžeme charakterizovat jako stroje, za předpokladu, že jsou schopna se sama přemísťovat (buldozery, bagry, vysoko zdvižné vozíky), a nepochybně též různá speciální vozidla se zvláštním určením jako třeba sněžné skútry. Vyjdeme-li z obecného pojetí slova „vozidlo“, bude pak zřejmě nutné ke znakům charakterizujícím motorová vozidla přidat ještě požadavek, aby se jednalo o dopravní prostředek pohybující se „z místa na místo“ (vozidlo – odvozeno od slova „vozit“), což ovšem povede k rozporu se širším, v praxi přijímaným pojetím kategorie motorových vozidel, do níž jsou běžně zařazována též zařízení typu výtah, či eskalátor¹. Zřejmě není problematické připustit odpovědnost za škodu vyvolanou zvláštní povahou provozu takových dopravních prostředků – sice na omezeném prostoru, ale přesto dopravě slouží (k tomu např. R 46/79), ale těžko si lze takový stroj, který se nepohybuje z místa na místo (fakticky se pohybují pouze přepravované věci či osoby, a to prostorově v dosahu tohoto stroje, jenž zůstává na místě),

představit co by „vozidlo“, tedy dopravní prostředek, jehož pojmovým znakem by mělo být „vození“, „převážení“ (k tomuto viz dále v kapitole 3, část B – otázka odpovědnosti provozovatele podle § 427 odst. 2 OZ). Obdobně se jeví problematika např. jeřábů. Při určité míře zobecnění je totiž jediný rozdíl mezi výtahem či eskalátorem a jeřábem v tom, že nepřeváží osoby ale věci (břemena), a jak vyplývá z dalšího výkladu, bylo by možné pohlížet na tyto dopravní prostředky spíše jako na druh dopravy blízký dopravě drážní (byť by se jednalo o extrémní případ).

Co se týče drah, bude totiž jejich specifikem a charakteristickým znakem skutečnost, že drážní vozidla se pohybují a k dopravě (přepravě) dochází pouze ve vymezeném prostoru, tedy v rámci určité „dráhy“, která je předem dána traťovým vedením sloužícím jako zdroj napětí (trolej) nebo technickým zařízením, jež určuje směr jízdy těchto vozidel (koleje), případně obojím (elektrifikovaná železnice). Tento znak na jedné straně částečně snižuje rizika spojená s provozováním drážních dopravních prostředků, neboť jejich pohyb (nebo alespoň prostor, kde se pohybují) lze předvídat, a je tudíž možno stanovit i přiměřená omezení pro minimalizaci rizik (srov. zákaz vstupu do obvodu dráhy v zákoně č. 266/1994 Sb.), na druhé straně technická konstrukce drážní dopravy umožňuje (či přímo vyžaduje) provoz vozidel daleko těžších a někdy též daleko rychlejších (vlaky na železnici) než v dopravě silniční, z čehož naopak plynou rizika neúměrně vyšší. V případě drah zřejmě nejvíce vynikne koncepce odpovědnosti za škodu přijatá v § 427 odst. 1 OZ, neboť zde nehovoříme o provozu např. vlaku, lokomotivy

(tedy konkrétního dopravního prostředku), ale o provozu železnice (tedy obecně určitého druhu dopravy – viz výše).

Z praktického hlediska tak přichází jako dráha v úvahu především železnice, městská železnice (tramvaje), trolejbusy. U posledně jmenovaného dopravního prostředku je nejvíce patrný závěr, ke kterému by bylo možno při bližším zkoumání dojít, a sice že drážní vozidla lze vesměs pojmout (nikoliv však bez výhrad, viz dále) jako zvláštní kategorii vozidel motorových. Pojmovým znakům výše uvedeným by pravděpodobně odpovídala též lanová dráha, ať už by byla provozována formou „pozemní dopravy“, tedy kabina lanovky pohybující se za pomoci lana po pevném podkladu (kolejích), či by se jednalo o „klasickou“ lanovku na laně zavěšenou. Lze sice namítnout, že kabina lanovky není poháněna vlastním motorem, ale pouze tažena na laně, a bude tudíž sporné, do jaké míry ji lze považovat za drážní vozidlo (resp. zvláštní druh vozidla) anebo zda jde už jen o součást celého přepravního zařízení, avšak toto je problematika pouze technického charakteru, z právního hlediska bude lhostejné, jestli je pohonná jednotka umístěna přímo v dopravním prostředku či mimo něj a pohyb vozidla je zajišťován systémem (lano, kladka) převádějícím pohybovou energii na samotné vozidlo. Zřejmě hraničním případem bude lyžařský vlek. A dostaneme se též k výkladu nastíněnému výše ohledně výtahů a pohyblivých schodů, jelikož jak je vidět, odhlédneme-li od technického provedení, bude charakter lanové dráhy či vleku a např. výtahu podobný – přeprava cestujících ve vymezeném prostoru a po dráze, která je dána technickým zařízením (např. výtahová šachta) určujícím směr jízdy. Pravděpodobně nejschůdnější by bylo připustit

existenci zvláštní skupiny „stacionárních“ (tedy nepřemísťujících se) dopravních prostředků nespádajících pod žádnou z výše vyjmenovaných kategorií, případně tvořících podskupinu dopravních prostředků typu dráhy.

Další relevantní kategorií budou motorová plavidla, tedy dopravní prostředky poháněné vlastní pohonnou jednotkou sloužící vodní dopravě. Situace bude o něco jednodušší než u vozidel, neboť zde nepřicházejí v úvahu tolik sporné případy jako eskalátor či výtah, stejně tak v praxi nenarazíme na případy dopravních prostředků pohybujících se po vodě, které by se blížily charakteru dráhy. Do této skupiny zařadíme beze sporu všechna plavidla poháněná motorem od parníku po motorový člun, ale též plavidla s možností variantního (tj. motorového i nemotorového) pohonu (viz dále v kapitole 3, část B).

Do kategorie letadel a vrtulníků pak zařadíme veškeré dopravní prostředky vzdušné dopravy, tj. včetně kluzáku či rogala. U tohoto druhu dopravy se zvýšené riziko vzniku škody projevuje už jen v té skutečnosti, že se takové dopravní prostředky nepohybují po zemi ale mnohdy i ve značných výškách nad zemským povrchem a i při v podstatě banální technické závadě, která u jiných typů dopravních prostředků neznamena vážnější problém (např. při výpadku funkčnosti motoru automobil prostě zastaví, aniž by došlo k ohrožení cestujících či okolí), může dojít ke zřícení a tragickým následkům.

Tato klasifikace však pouze shrnuje nejčastější případy, kdy je dána odpovědnost za škodu způsobenou provozem dopravního prostředku, jak je doposud dovodila teorie a soudní praxe, a nemůže být pojímána jako uzavřený výčet dopravních prostředků, neboť jak bylo již řečeno, podle § 427 odst. 1 OZ odpovídá provozovatel za škodu vyvolanou zvláštní povahou provozu (rozuměj provozování dopravy pozemní, vodní či letecké), tudíž není možné u jakéhokoliv dopravního prostředku apriori vyloučit škodu, která by měla původ ve zvláštní povaze jeho provozu. Zřejmě to bude především u široké škály nemotorových vozidel, která se běžně účastní provozu na pozemních komunikacích, což samo o sobě vyvolává existenci určitého rizika s tímto provozem spojeným. Typicky přichází v úvahu povoz tažený koňmi (případně jinými zvířaty) či kůň samotný (nebo jiné zvíře; ovšem pouze za předpokladu, že je použito k dopravě). V těchto případech je rizikovost ještě umocněna více omezenou ovladatelností takových dopravních prostředků. Obdobně u nemotorových plavidel je třeba zvažovat zejména nebezpečí plynoucí z toho, že se pohybují po vodě – další snížení ovladatelnosti, riziko utonutí. Při výkladu pojmu dopravní prostředek ve smyslu ustanovení §§ 427 a násl. OZ a při úvahách, zda konkrétní událost má či nemá původ v provozu, bude ale zřejmě nutné vždy mít na paměti též systematické zařazení těchto ustanovení v zákoně, tj. zejména je-li dána obecně ona zvýšená míra rizika, která odůvodňuje posuzování takového provozu jako zvlášť nebezpečného, resp. jako provozu, na který je možno aplikovat zvláštní ustanovení o odpovědnosti namísto obecných (viz též kapitola 6, část B).

Závěrem je třeba ještě doplnit, že charakter dopravních prostředků, co by „prostředků určených k dopravě“, nejen že umožňuje tento široký výklad, ale zároveň představuje i jisté meze tohoto pojmu. Předměty (věci), jejichž účelem není provozování dopravy, nebudou dopravním prostředkem, ačkoliv by jinak tomuto pojmu odpovídali. Tak zmenšená atrapa automobilu vybavená elektromotorem schopná přemísťovat se z místa na místo a dokonce přepravovat osoby (spíše osobu), která je vyráběná, prodávaná a též užívaná jako dětská hračka, nebude motorovým vozidlem ve smyslu zákona, potažmo ani dopravním prostředkem. Obdobně budeme argumentovat i v komplikovanějších situacích, kdy se bude jednat například o provoz „horské dráhy“, „autodromu“. U takovýchto zařízení sice dochází na určitém omezeném prostoru k „přepravě“ osob, tedy činnosti ve smyslu zákona relevantní (srov. výše zejména výklad o dráhách), avšak tato doprava je v podstatě jen faktickým důsledkem jiné činnosti, jež je pro tato zařízení primární. Je potřeba ale zdůraznit fakt, že ono určení či neurčení věci k dopravě se musí vždy zakládat na objektivních hlediscích(!). V této souvislosti se dostaneme ke zřejmě nejkomplikovanějším případům, a sice problému automobilových (či motocyklových) závodů. Při jízdě po závodní dráze totiž automobily (resp. motocykly) zcela zjevně neplní funkci dopravního prostředku, ačkoliv o jejich povaze co by motorových vozidel (tedy o jejich zařazení do jedné z kategorií dopravních prostředků) jinak nemůže být pochyb. Objektivní hledisko bude jistě nutné uplatnit, pokud se taková vozidla pohybují mimo závodní dráhu, tj. zrovna nezávodí, tudíž i tzv. „závodní speciály“ bude třeba považovat za dopravní prostředky. Jinak by totiž

(uplatňovalo-li by se subjektivní hledisko „určení k dopravě“) mohl v podstatě každý tvrdit, že jeho vozidlo není určeno k dopravě, nýbrž k závodění, a zbavovat se tak odpovědnosti (samozřejmě pouze teoreticky vzhledem k § 432 OZ; k tomu viz dále, zejm. v kapitole 6, část B). Co se týče pohybu vozidel v rámci samotného závodu, bude situace jiná (viz dále v části B). Existence těchto sporných případů však je umožněna pouze neodůvodněným vyčleněním odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla v platné právní úpravě, i pokud totiž neposoudíme tyto konkrétní situace jako provoz dopravního prostředku (resp. dopravy), stále se bude jednat o provoz zvlášť nebezpečný, jak je upraven ustanovením § 432 OZ (viz dále v kapitole 6, část B).

B. Předpoklady vzniku odpovědnosti provozovatele podle §§ 427 a násl.

Přísná objektivní odpovědnost upravená v §§ 427 a násl. platného OZ je odpovědností provozovatele (k pojmu provozovatel viz dále kapitola 3). Hned zde je však třeba poznamenat, že samotná existence odpovědnosti provozovatele rozhodně neznámá, že za škodu způsobenou provozem vozidla nemůže odpovídat též jiná osoba, byť samozřejmě již ne objektivně, ale subjektivně, a to nejčastěji na základě obecné odpovědnosti podle § 420 OZ (není totiž vyloučena situace předvídaná v § 424). O tomto bude podrobněji pojednáno níže (viz kapitola 5).

Předpoklady vzniku odpovědnosti provozovatele za škodu způsobenou provozem vozidla podle § 427 a násl. OZ jsou:

1. zákonem kvalifikovaná událost vyvolaná zvláštní povahou provozu;
2. škoda;
3. příčinná souvislost mezi zákonem kvalifikovanou událostí a vznikem škody².

Zcela zásadní význam pro celou problematiku odpovědnosti podle §§ 427 a násl. OZ bude mít správné posouzení, co se rozumí *zvláštní povahou provozu*, resp. událostí, která je touto zvláštní povahou provozu vyvolána. V této souvislosti hraje velmi obtížnou a důležitou úlohu soudní praxe, neboť právě v jednotlivých konkrétních případech soud dovozuje, zda určitá událost je vyvolána zvláštní povahou provozu či nikoliv, aniž by přitom bylo možné stanovit přesná pravidla a znaky, jak takové události posuzovat. Na první pohled se zde může zdát klíčovým pojmem „provoz“ a tedy rozlišení situací, kdy vozidlo je v provozu a kdy nikoliv. Při bližším zkoumání bude ale zřejmé, že máme co do činění s problémem širším. Samotným provozem vozidla (příp. jiného dopravního prostředku) v užším smyslu bychom zřejmě museli rozumět pouze určitý „stav“, kdy vozidlo má v chodu motor nebo alespoň je v pohybu, a to navíc ještě za předpokladu, že jej někdo do pohybu úmyslně uvedl, tedy situaci, kdy je vozidlo cíleně užito k dopravě. Takovýto výklad by ale neodpovídal ani smyslu zákonných ustanovení ani dosavadním poznatkům soudní praxe. Ta totiž ve své bohaté judikatuře dovodila, že o

škodu vyvolanou zvláštní povahou provozu dopravního prostředku se jedná též např. v případě škody vzniklé cestujícím uklouznutím na schodech železničního vagónu (k tomu R 30/79 – jedná se o škodu vyvolanou zvláštní povahou provozu železnice) nebo při vystupování z autobusu (R 35/80) či škody vzniklé při provozu výtahů a pohyblivých schodů (R 46/79; k tomu podrobněji viz výše). Z toho je vidět, že výraz „provoz“ v ustanovení § 427 odst. 1 OZ je potřeba chápat daleko širěji, zejména s přihlédnutím k výrazu „provozující dopravu“ tamtéž, tj. spíše ve smyslu „provozování“. Co se pak týče konkrétně motorových vozidel, soud dovodil, že vozidlo je v provozu nejen tehdy, je-li v pohybu nebo je-li v chodu jeho motor, ale za provoz se také považuje příprava k jízdě, bezprostřední výkony po ukončení jízdy, stejně tak úkony potřebné k údržbě vozidla, přičemž není rozhodné, kdo uvedl vozidlo do pohybu či motor do chodu ani kde a proč se tak stalo (k tomu srov. R 9/72). Obecně tak můžeme odvodit dva základní znaky, které budou pro události vyvolané zvláštní povahou provozu vozidla určující. Za prvé se musí jednat o takové události, které jsou provozu vozidla vlastní, jednoduše řečeno, které nastávají právě a jen proto, že je vozidlo v provozu. Tak k selhání brzd dojde jedině ve chvíli, kdy se řidič vozidla pokusí zabrzdit (ač třeba závada, v důsledku které k selhání došlo, existovala již dříve), infarkt řidiče je nemyslitelný, není-li vozidlo v provozu, jelikož pak nemůže mít řidiče, atp. A za druhé, tyto události musí být vyvolány takovými okolnostmi, které samy o sobě představují zvýšené riziko pro okolí a jsou svou povahou způsobilé vyvolat závažnou škodu. To znamená, že škoda může vzniknout už jen proto, že taková okolnost působí na vnější svět, aniž by bylo

třeba nějakého dalšího impulsu, např. zejména protiprávního jednání řidiče vozidla. Typicky, od kol jedoucího vozidla odlétne kámen a způsobí škodu, což nastane v důsledku rychlosti jízdy automobilu (tedy okolnosti, která je zvláštní povahou provozu), nikoliv proto, že např. řidič nesleduje řádně silnici (toto nebezpečí totiž objektivně nebude schopen nikdy odvrátit); brzdy vozidla mohou selhat i přesto, že je řidič (provozovatel) před jízdou řádně překontroloval a vozidlo je technicky způsobilé k provozu na pozemních komunikacích; při množství automobilů, které v dnešní době jezdí po silnicích, můžeme za takovou rizikovou okolnost označit už jen ten fakt, že se vozidlo účastní silničního provozu – pokud řidič zastaví vozidlo, ale nenechá je stát na silnici bez možnosti v případě potřeby zasáhnout, přičemž jiné vozidlo do něj narazí, bude se jednat o střet provozů ve smyslu § 431 OZ (k tomu srov. R 39/75; viz dále v kapitole 4). Okolnostmi, jež bychom mohli označit jako zvláštní povahu provozu, tak budou ty okolnosti, které odůvodňují použití objektivní odpovědnosti za škodu na místo subjektivní. Události vyvolané zvláštní povahou provozu pak můžeme rozdělit na ty, které jsou řekněme technického původu, a které mají jinou příčinu. Mezi technické příčiny budeme typicky řadit nejrůznější technická selhání – prasknutí pneumatiky, neúčinnost (nebo nedostatečnou účinnost) brzd, vykolejení dopravního prostředku; též ale třeba samotnou rychlost jízdy, hmotnost vozidla, složitost technické konstrukce i případné vady (byť skryté) materiálu. Jinými příčinami vzniku zákonem kvalifikované události mohou dále být nejčastěji selhání osob užitých k provozu dopravního prostředku, ať zaviněná nebo nezaviněná – např.

řidič vozidla omdlí nebo se nevěnuje plně řízení, avšak také vlivy živlů, počasí. Všechny události vyvolané takovými příčinami budou událostmi vyvolanými zvláštní povahou provozu, byť jejich původ může ležet někde jinde (viz dále k možnostem liberace v části C). Je potřeba ale dobře rozlišovat události, které jsou vyvolány zvláštní povahou provozu, od událostí, které sice třeba s provozem souvisí, ale nejsou vyvolány jeho zvláštní povahou, tj. může k nim dojít i obecně, podmínkou jejich vzniku není bezprostřední vztah k provozu. Tak cestujícímu, který uklouzl na schodech železničního vagónu, sice vznikla škoda vyvolaná zvláštní povahou provozu železnice, kdyby však uklouzl na namrzlém nástupišti, již zde není bezprostřední vztah vzniku škody k provozu železniční dráhy – k takové události (nehodě) může dojít i jinde. Škoda, která vznikla při požáru vozidla způsobeném např. odhozeným nedopalkem cigarety, nebude vyvolána zvláštní povahou provozu tohoto vozidla, neboť by k ní došlo i jinak (jiná ale bude situace v případě požáru, který vznikl v důsledku vadného palivového vedení).

Spory mohou nastat ještě v dalších případech. Tak za provoz vozidla se nepovažují případy, kdy je vozidlo naloženo na jiném vozidle (např. odtahové služby) nebo taženo jiným vozidlem – zde půjde o provoz právě vozidla tažného (resp. odtahového), a to i když se tažené vozidlo utrhne či vezené vozidlo spadne, přičemž způsobí škodu (podobně jako v případě nákladu či přívěsu). Škodou vyvolanou zvláštní povahou provozu vozidla naproti tomu bude škoda, ke které došlo v důsledku toho, že se zaparkované vozidlo samovolně rozjelo, neboť za prvé toto je již v pohybu (viz výše ohledně R 9/72), a za druhé původ takové události je zjevně třeba

hledat v okolnostech vlastních provozu vozidla - buď v selhání brzdného systému (tedy v technické povaze provozu) nebo v selhání lidského faktoru - řidič nezajistí vozidlo řádně proti samovolnému rozjetí (viz. § 26 zákona č. 361/2000 Sb.). Ve výše (viz část A) zmiňovaném případě automobilových (motocyklových) závodů sice půjde o provoz vozidla, ale zřejmě již nikoliv o provoz vozidla co by dopravního prostředku ve smyslu §§ 427 a násl. OZ (nejde totiž o provozování dopravy). Pro takový závěr svědčí též fakt, že k tomuto provozu dochází na místech prostorově vyčleněných, tudíž odpadá rizikové působení na veškeré okolí charakteristické pro provoz dopravy (ohrožen není majetek i zdraví neurčitého počtu neurčitých osob, ale jen těch, které do jisté míry počítají s tím, co se na závodní dráze děje). Přirozeně, bez nejmenších pochyb se bude jednat o provoz zvláště nebezpečný, pro který nakonec vlastně platí táž úprava (srov. dikci § 432 OZ a dále výklad v kapitole 6, část B).

Ohledně škody, jejího rozsahu, obsahuje občanský zákoník speciální ustanovení v § 429, kde se stanoví, že provozovatel odpovídá jednak za škodu na zdraví (rozuměj též na životě) a na věcech, dále však také za škodu „*způsobenou odcizením nebo ztrátou věcí, pozbyla-li fyzická osoba (tedy poškozený) při poškození možnosti je opatrovat*“. Toto ustanovení dopadá na případy, kdy poškozený v důsledku dopravní nehody (škodní události) např. ztratí vědomí, je převezen do nemocnice nebo u něho dojde k psychickému šoku, což vede k tomu, že nemůže opatrovat věci, které před nehodou měl na sobě či při sobě, a proto dojde k odcizení či

ztrátě těchto věcí. Podmínkou je, že se musí jednat o osobu poškozenou právě při škodní události, nikoliv např. o náhodného kolemjdoucího, který při pohledu na zraněného omdlí, a dále že se jedná o věci, které by nebýt škodní události mohl poškozený bezprostředně opatrovat – věci, které poškozený neměl na sobě či při sobě, nemohl opatrovat ani před nehodou. Sporný se může jevit případ, kdy škodící vozidlo poboří zeď rodinného domku, čímž je fakticky umožněno do domku vniknout a odcizit libovolnou věc. Vzhledem k zákonné dikci (srov. „...fyzická osoba při poškození...“) však není možné ustanovení § 429 OZ vztáhnout i na takové případy.

Co se pak týče škody věcné a škody na zdraví a stanovení její výše, lze bez dalšího odkázat na obecná ustanovení §§ 442 a násl. OZ a na výklad podaný výše v kapitole 1, část B.

Aby byly na straně provozovatele splněny podmínky pro vznik odpovědnosti, musí být v poslední řadě dána příčinná souvislost mezi událostí vyvolanou zvláštní povahou provozu a vznikem škody, tedy mezi událostí vyvolanou zvláštní povahou provozu vozidla na straně jedné a škodou na straně druhé musí existovat vztah příčiny a následku (k tomu viz obecný výklad v kapitole 1, část B).

Jak je vidět, k tomu, aby odpovědnost provozovatele měla místo, postačují předpoklady objektivního charakteru, zásadně se nevyžaduje zavinění konkrétní osoby. Provozovatel tedy bude odpovědný za každou škodu, bude-li prokázáno, že je vyvolána zvláštní povahou provozu jím provozovaného dopravního prostředku, a to bez ohledu na to, zda k jejímu

vzniku přispěl též nějaký zaviněný protiprávní úkon (ať už provozovatelův nebo někoho jiného). Tato koncepce plně odpovídá principu objektivní odpovědnosti, tj. provozovatel co by osoba, jíž provozování dopravního prostředku přináší jistý (obecný) prospěch, nese též riziko škod s tímto provozem spojené (viz k tomu výše v kapitole 1, část B).

C. Liberační důvody

Přestože odpovědnost provozovatele za škodu způsobenou provozem vozidla (dopravního prostředku) je koncipována v zájmu ochrany poškozeného poměrně široce, musí mít naopak v zájmu spravedlnosti (lépe spravedlivosti) určité hranice. V naší občanskoprávní úpravě tomu není jinak. Tyto hranice jsou dány možnostmi, které provozovatel, jakožto odpovědná osoba, má k tomu, aby se vyvinil, liberoval, aby prokázal, že není spravedlivé, měl-li by on nést odpovědnost za vzniklou škodu, tedy liberačními důvody (=osvobozujícími). Hned na začátek je třeba ale upozornit, že v případě odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla nemají místo obecné liberační důvody uváděné v § 420a odst. 3 OZ, neboť ustanovení § 428 OZ je vůči obecnému speciální (koneckonců jako celá úprava odpovědnosti za škodu způsobenou provozem dopravních prostředků). Základní podmínkou pro to, aby se provozovatel mohl zprostit své odpovědnosti je, že škoda nebyla způsobena okolnostmi, které *mají původ* v provozu vozidla (rozuměj též jiného dopravního prostředku). Jestliže tato podmínka splněna není (nebo v míře, v jaké splněna není), pak provozovatel bude odpovídat

vždy, to jest neexistuje možnost, aby se vyvinil. Problematické může být rozlišení, kdy je škodní událost vyvolána zvláštní povahou provozu a zároveň škoda není způsobena okolnostmi, které mají v provozu původ. Při neodborném pohledu se může zdát, že jde pouze o jakousi „slovní hříčku“ zákonodárce, ovšem zákonná formulace, byť je poněkud nejasná, vystihuje podstatu problému. Je potřeba vyjít z takového základního poznatku, že okruh událostí, jež jsou způsobeny okolnostmi, které mají původ v provozu, je užší než okruh událostí, jež jsou vyvolány zvláštní povahou provozu, tj. že každou škodu způsobenou okolnostmi majícími původ v provozu vozidla lze podřadit pod události vyvolané zvláštní povahou provozu a zároveň vyčerpáním všech událostí z první skupiny nedojde k vyčerpání všech možných případů událostí ze skupiny druhé. Typicky lze tuto problematiku demonstrovat na případech živelních událostí či vlivů počasí, přichází však v úvahu též neodvratitelné jednání třetí osoby. Tak pokud vozidlo sjede ze silnice v důsledku záchvěvu půdy (zemětřesení) či náhlého poryvu větru a způsobí škodu, půjde sice o škodu vyvolanou zvláštní povahou provozu (kdyby vozidlo nebylo v provozu, pak nemůže sjet ze silnice, a k tomuto může dojít už jen proto, že vozidlo po silnici jede), avšak tato škoda nebude způsobena okolnostmi, které mají původ v provozu vozidla, nýbrž okolnostmi, které mají původ právě v působení zemětřesení či větru. Jestliže ovšem vozidlo sjede z vozovky v důsledku opilosti či náhlé nevolnosti řidiče nebo kvůli selhání řízení, pak je taková škoda plně způsobena okolnostmi, které v provozu původ mají. Samozřejmě nelze vyloučit případy, kdy se na vzniku škody podílejí okolnosti obojího druhu, tedy jak ty, které

mají v provozu původ, tak ty, jejichž původ je třeba hledat jinde – typicky půjde o situace, kdy řidič např. nepřizpůsobí rychlost námraze na vozovce; částečně je na vině počasí (tedy okolnost* vnější), avšak řidič má zároveň povinnost vyplývající z § 18 odst. 1 zákona č. 361/200 Sb. (selhání řidiče je vždy okolností mající původ v provozu). V této souvislosti je potřeba zdůraznit, že pokud je škoda alespoň částečně způsobena okolnostmi, které mají původ v provozu vozidla, nemůže provozovatel nikdy dojít plné liberace (tj. zprostí se odpovědnosti jen částečně). Je však důležité citlivě rozlišovat pojmy, „škoda“, o níž se hovoří v § 428 OZ, má užší a konkrétnější obsah než např. škodní událost či událost vyvolávající škodu. Rozumí se jí konkrétní újma, bezprostřední vznik škody. Jiný výklad není možný už s ohledem na ochranu poškozeného, neboť by jinak docházelo k neúměrnému rozšiřování možností liberace i na případy, kdy škodní událost vyvolaná zvláštní povahou provozu sice okolnostmi majícími původ v provozu způsobena není, avšak samotná škoda ano, a to rozhodně neodpovídá koncepci objektivní odpovědnosti přijaté v občanském zákoníku. Tento výklad je možno dovodit i z poznatků soudní praxe, ze kterých vyplývá např., že *jestliže byla škoda způsobena okolnostmi, které mají původ v provozu, nemůže se provozovatel zprostit odpovědnosti, a to ani poukazem na neodvratitelný úkon třetí osoby* (srov. R 16/69). Z toho je vidět, že i když událost vedoucí ke škodě vyvolaná zvláštní povahou provozu má původ v neodvratitelném úkonu třetí osoby (tedy nikoliv v provozu), liberační důvod na straně provozovatele nemá místo, pokud sama škoda je okolnostmi majícími v provozu původ způsobena. Toto rozlišení může být

v konkrétních případech velmi obtížné a je třeba posuzovat původ vzniku škody individuálně, a to i v rámci jediné události vyvolané zvláštní povahou provozu. Problém nejlépe vynikne na příkladu. Jestliže řidič autobusu prudce zabrzdí, protože osoba A co by neukázněný chodec vstoupí do vozovky, a osoba B co by cestující v důsledku toho upadne a utrpí škodu, pak událost vyvolaná zvláštní povahou provozu vedoucí ke vzniku škody má původ v neodvratitelném úkonu osoby A, ovšem osoba B utrpí škodu způsobenou okolnostmi majícími původ v provozu (prudké brždění), za kterou bude objektivně odpovídat provozovatel autobusu a subjektivně osoba A, jelikož škoda je v příčinné souvislosti s jejím protiprávním jednáním – porušení povinnosti stanovené v § 54 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb. (k tomu viz dále v kapitole 5). Z hlediska osoby A bude situace jiná. Jestliže utrpí škodu, protože řidič již nestačil vozidlo dobrzdit a srazil ji, pak se bude jednat o spoluzavinění poškozeného ve smyslu § 441 OZ (viz další výklad) a osoba A ponese utrpěnou škodu poměrně vzhledem k míře, v jaké se na vzniku škody podílelo její zaviněné jednání na jedné straně a zvláštní povaha provozu na druhé straně.

Je-li splněna základní podmínka, tedy že škoda není způsobena okolnostmi, které by měly původ v provozu, pak je liberace ze strany provozovatele přípustná, a to za podmínky, že *„škodě nemohlo být zabráněno ani při vynaložení veškerého úsilí, které lze požadovat“*. Je vidět na první pohled, že zde narážíme na problematiku obdobně složitou jako výše. Pomineme-li, co se rozumí *veškerým úsilím, které lze požadovat* (k tomu viz dále), pak je třeba se vypořádat zejména s okruhem osob, na které lze vztáhnout výraz

„nemohlo být zabráněno“. Tato neosobní formulace jakoby svádí k tomu, že bychom jí snad měli rozumět, že *škodě nemohlo být zabráněno* kýmkoliv. Pak by ovšem *škodě* mohlo být zabráněno v podstatě vždy (například třeba samotným poškozeným), a tak by tento požadavek byl prakticky nesplnitelný. Bez výhrad však nebude ani opačný postoj, a sice když tento požadavek vztáhneme pouze na osobu provozovatele. V situaci (v praxi nikoliv ojedinělé), kdy vozidlo řídí (nebo vykonává jinou činnost považovanou za provoz) někdo jiný než provozovatel samotný, je totiž otázkou, do jaké míry např. výběr osoby použité k provozu, příp. zajištění její náležité způsobilosti, či zajištění technické způsobilosti vozidla atd., můžeme považovat za provozovateli možnosti, jak *škodě* zabránit. Schůdnější je zřejmě výklad přiměřený dikci i smyslu zákonného ustanovení, a sice že *škodě nemohlo být zabráněno* „na straně provozovatele“, tj. jak provozovatelem osobně, tak osobami provozovatelem k provozu použitými.

Nicméně i neosobní formulace „*nemohlo být zabráněno*“ má svůj význam, musíme ji však chápat tak, že má zákon na mysli objektivní hledisko neodvratitelnosti škody, tj. nestačí, že *škodě* nemohl provozovatel zabránit, nýbrž je nutné, aby *škodě* nebyl schopen za daných poměrů zabránit ani žádný jiný provozovatel na jeho místě.

Na první pohled se jeví velmi širokým požadavek *vynaložení veškerého úsilí, které lze požadovat*. V zásadě je třeba opět vycházet z objektivních hledisek a rozumět objektivně možnou míru péče, kterou bylo možno v podmínkách konkrétního případu vynaložit. Toto poslední hledisko je důležité mít neustále na zřeteli, jelikož nelze po

provozovateli (resp. osobách užitých v provozu) požadovat, aby vynaložil veškeré možné úsilí, jaké si lze představit s ohledem na dosavadní poznatky vědy a stupeň technologického rozvoje. Postačí, jestliže škodě nemohlo být zabráněno při vynaložení veškerého úsilí, které lze požadovat za konkrétních podmínek daného případu, tj. že za daných okolností provozovatel škodě nemohl zabránit, přestože vynaložil veškerou péči, jakou vynaložit mohl. Typickými případy takto neodvratitelných událostí jsou zásahy živlů (blesk, povodeň, vichřice), ale přichází v úvahu i jednání třetí osoby či chování zvířete (k tomu srov. R 24/70 a dále R 3/84, č. 26). Je vidět, že neukázněné počínání chodce z výše uvedeného příkladu je do určité míry možné považovat za neodvratitelnou „událost“, a to za předpokladu, že řidič autobusu si při jízdě počínal s veškerou péčí, jakou lze za takových podmínek požadovat, na což můžeme usuzovat zejména z toho, zda se řídil právními předpisy upravujícími provoz na pozemních komunikacích (např. zda přizpůsobil rychlost ve smyslu § 18 zákona č. 361/200 Sb., věnoval se plně řízení ve smyslu § 5 odst. 1 písm. b) téhož zákona atd.; srov. též povinnosti chodce vyplývající z § 4, příp. § 54 tohoto zákona).

Jako další samostatný důvod, jímž se provozovatel může zprostit své odpovědnosti, je v praxi též považováno způsobení škody (také) zaviněním samotného poškozeného, tedy případy, na které dopadá obecné ustanovení § 441 OZ. Zjednodušeně tím lze rozumět, že v míře, v jaké je škoda způsobena zaviněním poškozeného, odpovídá si za ni poškozený sám a provozovatel je osvobozen. Tak např.

jestliže poškozený skočí v sebevražedném úmyslu pod kola jedoucího automobilu, ponese si veškeré následky sám, neboť by ani nebylo spravedlivé, aby v takovém případě odpovídal provozovatel (jedná se o výlučné zaviněné poškozeného). Při bližším zkoumání (a zejména ve složitějších případech) lze ale v určitých směrech namítat spornost tohoto zjednodušeného přístupu. Tak předně se zde mísí subjektivní kritéria (zavinění) s objektivními (zvláštní povahou provozu), tudíž může být velmi obtížné přesně stanovit míru, v jaké se ta která příčina (zda zavinění poškozeného nebo zvláštní povaha provozu) na vzniku škody podílela. Navíc je nutné trvat na kategorickém požadavku § 428 OZ, tj. že liberace provozovatele není možná, pokud je škoda (a nebo v míře, ve které je) způsobena okolnostmi majícími původ v provozu vozidla, tudíž samostatně zavinění poškozeného jako liberační důvod uplatnit nelze – je to možné stejně jako v případě, kdy „škodě nemohlo být zabráněno ani při vynaložení veškerého úsilí“, až po splnění podmínky, že škoda není způsobena okolnostmi, které mají původ v provozu. Též soudní praxe v tomto smyslu dovodila, že *výlučné zavinění poškozeného může vést k úplnému zproštění provozovatele, ovšem pouze pokud škoda nebyla způsobena okolnostmi, které mají původ v provozu* (srov. R 80/70). Jestliže škoda je okolnostmi majícími v provozu původ způsobena, pak přichází v úvahu toliko částečné zproštění provozovatele (v míře, v jaké škoda nebyla okolnostmi majícími původ v provozu způsobena), resp. pouze spoluzavinění poškozeného. Tento závěr je vzhledem k první větě § 428 OZ odůvodněný. Je však třeba poukázat na nesrovnalost v závěru soudu, neboť je otázkou, zda vůbec škoda může mít původ v provozu vozidla, pokud

zároveň má původ ve výlučném zavinění poškozeného (příp. naopak). Na výše uvedeném extrémním případě sebevražedného skoku pod automobil je toto zřejmé – škoda, která této osobě vznikla sice je vyvolána zvláštní povahou provozu, ale okolnosti, které ji způsobily, mají původ v neodvratitelném jednání této osoby (sebevražedném skoku), nikoliv v provozu vozidla. Obdobně nelogicky se jeví teze, že pokud jde o škodu, která má svůj původ v provozu, nemůže nedbalostní zavinění poškozeného zcela zprostit provozovatele odpovědnosti – jestliže totiž škoda má původ v provozu (a nebo v míře, ve které má), nemůže se provozovatel zprostit za žádných okolností.

Ještě je potřeba upozornit na skutečnost, že předpokladem toho, aby poškozený poměrně či zcela nesl škodu, která mu vznikla v důsledku události vyvolané zvláštní povahou provozu, je jeho zavinění ve smyslu § 420 OZ a příčinná souvislost jeho zaviněného jednání se vznikem škody. Pak ovšem narazíme na problém v případě osob, u nichž zavinění nepřichází v úvahu, a to buď pro nedostatek věku nebo pro duševní poruchu. V zájmu spravedlivého přístupu (vzhledem k provozovateli) bude ale potřeba i tehdy postupovat analogicky podle § 441 OZ. Bylo by zjevně vhodnější používat zde namísto pojmu zavinění, který v sobě nutně vzhledem k § 420 OZ obsahuje požadavek subjektivního vztahu ke konkrétním následkům, např. pojem účast, spoluúčast na vzniku škody.

¹ Holub, Fiala, Bičovský: Občanský zákoník, poznámkové vydání s judikaturou a literaturou, s. 330; Knappová, Švestka a kolektiv: Občanské právo hmotné, svazek II, s. 559

² Knappová, Švestka a kolektiv: Občanské právo hmotné, svazek II, s. 559

§

kapitola 3 – provozovatel

A. Pojem provozovatele

Z výše podaného výkladu vyplývá, že pro odpovědnost za škodu způsobenou provozem vozidla je stěžejní pojem *provozovatele*. Občanský zákoník používá termín provozovatel v §§ 427 - 431 celkem samozřejmě, aniž by se snažil o jeho definici, a pouhé rozdělení provozovatelů do dvou skupin provedené v § 427 jen napovídá, koho za provozovatele považovat. Konkrétní výklad tohoto pojmu je proto třeba hledat v nauce a soudní praxi.

Za provozovatele bývá považován ten, kdo má právní i faktickou možnost s vozidlem (resp. jiným dopravním prostředkem) nakládat, tj. nejenom vozidlo užívat, ale též starat se o jeho provoz a údržbu, nakupovat pohonné hmoty, zajišťovat opravy a vše, co je k provozu vozidla třeba (například též platit povinné smluvní pojištění odpovědnosti, přestože tato povinnost přímo provozovatele nezatěžuje, jak bude podrobněji rozebráno níže); naproti tomu ale rozhodně není třeba, aby provozovatel měl možnost vozidlo např. zcizit, pronajmout – tuto možnost má jedině vlastník vozidla, který provozovatelem být nemusí. Bude vždy záležet na konkrétních okolnostech, lze však dovodit již výkladem samotného slova *provozovatel*, že se jedná o někoho, kdo

vozidlo *provozuje* – např. *užívá*, nikoliv pouze *užije*. Vodítkem pro správnou charakteristiku provozovatele a jeho odlišení od ostatních uživatelů vozidla, bude tedy obvykle určitý trvalejší vztah k tomuto vozidlu. Tím není nutně myšleno hledisko časové, jestliže někdo zakoupí vozidlo, natankuje do něj pohonné hmoty, nechá opravit závadu, uzavře pojištění, a pak jej třeba po dvou dnech prodá, je tyto dva dny provozovatelem se vším všudy. Hranice, kde končí přechodné užívání vozidla a nastává užívání trvalejší, tedy kdy se uživatel stává provozovatelem, je sporná a bude vždy záviset na konkrétních podmínkách. Obecné pravidlo lze stanovit jen stěží.

Typicky přichází jako provozovatel v úvahu vlastník vozidla, příp. spoluvlastník, neboť právě u něj je dána nejvyšší míra možnosti s vozidlem disponovat. Vlastníkovi ovšem též svědčí právo tuto možnost (tedy možnost vozidlo užívat – provozovat) převést, čímž postavení provozovatele přejde na jiného – např. nájemce. V dnešní době, kdy je velmi populární nájem automobilů formou leasingu, bude provozovatelem často právě leasingový nájemce. Ten, kdo vozidlo užívá pouze přechodně (na jednu jízdu...), provozovatelem nebude. Tak je tomu v případě vypůjčitele, který nemá možnost disponovat s provozem vozidla a zajišťovat, co je k němu třeba (k tomu srov. R 70/69). Judikatura zde dovodila, že provozovatelem nebude ani zaměstnavatel, pokud si vypůjčil vozidlo od zaměstnance (R 12/83). K úplnosti je třeba doplnit, že není vyloučeno více provozovatelů téhož vozidla, a to např. je-li vozidlo předmětem spoluvlastnictví. V takovém případě budeme hovořit o spoluprovozovatelích. Sporná situace může nastat

též v případě, je-li vozidlo součástí společného jmění manželů. Obvykle budou jeho provozovateli oba manželé, avšak v praxi lze maximálně vycházet z vyvratitelné domněnky společného provozování vozidla a před soudem bude v případě námitek jednoho z manželů tato otázka předmětem dokazování. Jestliže společné jmění manželů zanikne, případně pokud je jeho obsah modifikován ve smyslu § 143a OZ, je již třeba vycházet z obecného pojetí provozovatele a případné společné provozování vozidla dovodit z jiných skutečností (tj. společného užívání atd.)

Požadavek, aby provozovatel měl faktickou i právní možnost s vozidlem disponovat, není možné absolutizovat. Dozajista vlastník, kterému bylo vozidlo odcizeno, a který tudíž pozbyl faktické možnosti s vozidlem nakládat, provozovatelem nebude. Stejně tak osoba, která vozidlo neoprávněně užije k jedné jízdě, se nestane provozovatelem, byť její odpovědnost (totožná s odpovědností provozovatele) není vyloučena (viz dále k § 430 OZ). Jestliže však bude někdo trvale užívat vozidlo, obstarávat vše potřebné k jeho provozu, aniž by k tomu byl oprávněn (je totiž třeba vzít v úvahu i možnost, že dotyčná osoba nemusí vědět, že vozidlo drží neoprávněně), není důvod, proč jeho odpovědnost co by provozovatele vylučovat, byť by zřejmě objektivní odpovědnost i těchto osob bylo možno vyvodit z dikce ustanovení § 430 odst. 1 OZ (arg. a minori ad maius „použije“; viz dále v části C).

Konečně, k tomu, aby osoba byla provozovatelem, stačí možnost s vozidlem disponovat. Skutečnost, že vlastník má vozidlo zaparkované v garáži, sám nevlastní řidičské

oprávnění a pouze zapůjčí vozidlo známému na jednu jízdu, jej odpovědnosti provozovatele nezbavuje.

Poněkud zavádějícím způsobem mohou působit údaje zapisované do registrů silničních vozidel (resp. centrálního registru silničních vozidel) vedených podle zákona č. 56/2001 Sb. obecními úřady obcí s rozšířenou působností (resp. Ministerstvem dopravy). Zákon č. 56/2001 Sb. sice ukládá povinnost každému, kdo hodlá na území ČR provozovat silniční motorové vozidlo, přihlásit toto vozidlo k registraci, avšak případný (a v praxi poměrně častý) nesoulad údajů vedených v registru se skutečným stavem nemůže mít za následek, že by za škodu způsobenou provozem vozidla odpovídal co by provozovatel někdo, kdo jím ve skutečnosti není. Údaje z registru lze tedy opět pojímat pouze jako domněnku ve smyslu „má se za to..., není-li prokázán opak“ (k tomu viz např. R 55/71).

B. Provozovatelé podle § 427 odst. 1 a 2

V odstavci 1 je stanoveno, že „*fyzické a právnické osoby provozující dopravu odpovídají za škodu vyvolanou zvláštní povahou tohoto provozu*“. Z toho vyplývá, že první skupinu provozovatelů tvoří osoby, které provozují dopravu. Zákon již nespecifikuje, o jaký druh dopravy se musí jednat, proto můžeme usuzovat na široký význam slova *doprava*, zahrnující jak dopravu osobní či nákladní, tak i jiné druhy dopravy, např. dopravu zásilek, dále není rozhodné, zda se bude jednat o dopravu silniční, železniční, leteckou či vodní, a je lhostejno i to, jakou silou jsou poháněny dopravní

prostředky k dopravě používané¹ (může jít o povozy tažené koňmi, lodě poháněné vesly, teoreticky též jízdní kolo, rikša – viz k tomu výše v kapitole 2, část A). Provozovatel spadající pod formulaci § 427 odst. 1 OZ tak odpovídá za škodu vyvolanou zvláštní povahou provozu jakéhokoliv zařízení, které lze podřadit pod pojem dopravní prostředek (též viz výše v kapitole 2, část A). Podstatné je, že provozování dopravy musí být pro danou osobu určitým způsobem charakteristické, konkrétně – doprava musí představovat když ne hlavní, pak jeden z hlavních předmětů činnosti (podnikání – srov. dále) právnické či fyzické osoby. Příléhavým se zde zdá být pojem *dopravce*, byť lze namítnout jeho zužující vyznění.

Dále je třeba se vypořádat s obecně přijímaným závěrem, že osobou provozující dopravu (dopravcem) se rozumí podnikatel². Jakkoliv je tento závěr rozšířen a jakkoliv s ním v konečné fázi lze souhlasit, argumentace pro něj se může zdát sporná. Podnikatele je totiž nutno definovat ve smyslu § 2 odst. 2 zákona č. 513/1991 Sb. a pro takovýto odkaz na obchodní zákoník není v doslovném výkladu strohého ustanovení § 427 odst. 1 OZ místo. Ačkoliv to nebude příliš častý případ, je jistě možné si představit provozovatele, který bude osobou provozující dopravu, jak je v § 427 odst. 1 OZ požadováno, aniž by musel být podnikatelem. Za podnikatele totiž § 2 odst. 2 zákona č. 513/1991 Sb. označuje buď osoby zapsané v obchodním rejstříku či ve zvláštní evidenci osob provozujících zemědělskou výrobu anebo osoby, které podnikají (ať už na základě živnostenského oprávnění nebo jiného). Uvážíme-li znaky, jimiž § 2 odst. 1 zákona č. 513/1991 Sb. definuje podnikání, narážíme na problém např. u

občanského sdružení, které může mít ve stanovách uveden předmět činnosti, jež odpovídá výrazu „doprava“ použitému v § 427 odst. 1 OZ, a podnikatelem nebude. Není totiž ani zapsáno v požadované evidenci (pouze v rejstříku občanských sdružení vedeným Ministerstvem vnitra) ani neprovádí *soustavnou činnost samostatně, vlastním jménem a za účelem dosažení zisku*. Z toho vyplývá, že i takovouto osobu, která není podnikatelem, by bylo nutno posuzovat jako provozovatele podle § 427 odst. 1 OZ. Chceme-li argumentovat pro opačný závěr, s jazykovým výkladem nevystačíme. Přihlédneme-li však k systematickému a teleologickému výkladu tohoto ustanovení, bude situace jiná. Zde musíme zvážit, jaký smysl má vyčlenění provozovatelů v odstavci 1 od *jiných* provozovatelů, o kterých hovoří odstavec 2, a jaké jsou důvody pro to, aby odpovědnost provozovatelů, jež spadají pod formulaci § 427 odst. 1 OZ, byla širší (nikoliv přísnější!). Osoby provozující dopravu totiž odpovídají za škodu způsobenou provozem jakéhokoliv dopravního prostředku (viz výše), nikoliv pouze motorového vozidla, motorového plavidla či letadla (viz níže). Tato disproporce musí mít nějaký hlubší smysl, a ten je třeba hledat v týchž příčinách, které vedly zákonodárce k samotnému vyčlenění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, jakožto odpovědnosti objektivní a zvláštní. V úvodní kapitole bylo pojednáno o tom, že důvody pro stanovení objektivní odpovědnosti jsou ty, že z některých činností vyplývá zvýšené riziko pro okolí na straně jedné a na straně druhé přináší taková činnost provozovateli určitý prospěch. A zde je nutno hledat i vodítko pro výklad pojmu „osoby provozující dopravu“, který je použit v § 427 odst. 1

OZ a který je rozhodující pro odlišení dvou skupin provozovatelů dopravních prostředků, o nichž občanský zákoník hovoří. Zařadit výše zmiňované (neziskové) občanské sdružení mezi provozovatele podle odst. 1 by totiž bylo proti smyslu tohoto ustanovení, neboť odpovědnost těchto provozovatelů je koncipována širěji právě jen proto, že provozování dopravy jim přináší kromě jakéhosi obecného prospěchu, který je určující pro stanovení objektivní odpovědnosti na místo subjektivní, též zisk. Je proto spravedlivé, aby také nesli přiměřeně větší odpovědnost za rizika s provozováním dopravních prostředků spojená. Oporu pro závěr, že osobou provozující dopravu je míněn podnikatel, není proto možné hledat v doslovném výkladu ustanovení § 427 odst. 1 OZ, ale je třeba sáhnout k výkladu daleko hlubšímu a širšímu – teleologickému, který, jak je vidět, činí takový závěr opodstatněným. Naproti tomu je však lhostejné, bude-li se jednat o podnikání neoprávněné.

Druhou skupinu provozovatelů upravuje § 427 OZ v odst. 2, kde je stanoveno, že *„stejně odpovídá i jiný provozovatel motorového vozidla, motorového plavidla, jakož i provozovatel letadla“*. Toto ustanovení má ve dvou směrech zcela zásadní význam. Za prvé je z výrazu „stejně“ nepochybné, že odpovědnost všech provozovatelů má stejný obsah. Každý provozovatel tedy bude odpovídat za škodu vyvolanou zvláštní povahou provozu jím provozovaného vozidla ve stejném rozsahu a ve stejné výši, aniž by bylo rozhodné, zda spadá do skupiny provozovatelů vymezených v odst. 1 anebo je jiným provozovatelem, jehož odpovědnost zakládá odst. 2. Za druhé, z taxativního výčtu dopravních

prostředků, za jejichž provoz se podle § 427 odst. 2 OZ odpovídá, vyplývá výrazné omezení odpovědnosti provozovatelů, kteří nejsou osobami provozujícími dopravu. Ty totiž odpovídají za provoz jakéhokoliv zařízení, které lze podřadit pod pojem dopravního prostředku (viz výše). Naproti tomu *jiní* provozovatelé odpovídají pouze za provoz motorového vozidla, motorového plavidla anebo letadla. Důvody pro toto zúžení se kryjí s důvody pro širší odpovědnost osob provozujících dopravu, o čemž byla řeč výše. Dále je ale důležité osvětlit, jaké dopravní prostředky lze do omezeného výčtu § 427 odst. 2 OZ zahrnout. Tato problematika byla již částečně vyložena v kapitole 2, část A, je třeba však poukázat zejména na sporné případy. Tak výraz „motorového“ použitý u vozidel a plavidel může působit matoucím dojmem. Nemusí se totiž jednat nutně o motor spalovací, proto do kategorie motorových vozidel, resp. plavidel, patří jak vozidla a plavidla poháněná motory pracujícími na principu spalování paliv (lhostejno jakých), tak i vozidla (plavidla) poháněná elektromotory. Dále nelze opomenout vozidla (teoreticky též plavidla) s tzv. alternativním pohonem, to jest využívající jako zdroj energie např. sluneční záření, vodík. Ačkoliv z hlediska ekologie jde nepochybně o věc prospěšnou a hodnou podpory dalšího rozvoje, pro občanské právo a otázku odpovědnosti za škodu nebude tato skutečnost relevantní – stále půjde o vozidla poháněná motorem (tedy o vozidla motorová), pouze pracujícím na technologicky odlišném principu.

Co se týče motorových vozidel, můžeme se opřít o již uvedenou definici a výčet (viz kapitola 2, část A), přičemž ovšem musíme mít na paměti, že též vozidla drážní –

lokomotivy, drezíny, tramvaje, apod. odpovídají charakteristice motorových vozidel (pochopitelně pouze za předpokladu, nejsou-li provozována osobou provozující dopravu, pak by platil § 427 odst. 1. OZ a jednalo by se o provoz dráhy – je však zřejmé, že se jedná o otázku spíše teoretickou). Významu zde ovšem nabývá otázka zařazení výtahů, eskalátorů, jeřábů a podobných zařízení do některé z kategorií dopravních prostředků. Pokud bychom totiž tato zařízení považovali za jiný typ dopravního prostředku než motorová vozidla (jak je vyloženo výše v kapitole 2, část A), pak by nepřicházela v úvahu objektivní odpovědnost podle § 427 odst. 2 OZ za škodu způsobenou provozem těchto dopravních prostředků. Příkladně provozovatel obchodního domu, kde k dopravě nakupujících do vyšších pater slouží právě eskalátory, není dopravcem, tj. osobou provozující dopravu, a tudíž může odpovídat pouze co by provozovatel motorového vozidla, motorového plavidla či letadla. Samozřejmě tím není dotčena jeho případná odpovědnost za škodu způsobenou provozní činností, resp. provozem zvláště nebezpečným.

Spornou se může jevit také otázka (dnes však nikoliv již nereálná) např. jízdního kola, jakožto dopravního prostředku typicky nemotorového, které je vybaveno motorem. Při bližším zkoumání ale musíme dojít k závěru, že prakticky nebude zásadního rozdílu mezi provozem takového jízdního kola a motocyklu. O vozidlo půjde beze sporu, a je-li vybaveno motorem, pak též o vozidlo motorové. Problémy může působit pouze skutečnost, že takové jízdní kolo se může pohybovat i bez motorového pohonu. Pak by bylo zřejmě rozhodující, zda v konkrétním případě je možno přičíst vznik

škody událostem, které jsou vyvolány povahou provozu takového jízdního kola co by dopravního prostředku motorového anebo nemotorového, tedy zda by ke stejné škodě došlo i v případě, že by bicykl motorem vybaven nebyl (např.: jezdec na kole nestačí zabrzdít vzhledem k hmotnosti dopravního prostředku, která je díky motoru podstatně vyšší; jízdní kolo jede podstatně vyšší rychlostí, jelikož se rozjelo za pomoci motoru, který však již v okamžiku nehody nebyl v chodu).

Ještě na složitější problém můžeme narazit u kategorie motorových plavidel. Jakkoliv je charakter většiny plavidel nesporný (např. parník, motorový člun) a jakkoliv bychom případné spory ohledně provozu plavidel s variantním pohonem mohly vyřešit obdobně jako ve výše popsaném případě motorového kola, moderní doba zde přináší jednu zásadní komplikaci. Dnes totiž existují i motory přenosné, které stačí „zavěsit“ na zadní část jinak zcela typicky nemotorového plavidla (jako např. pramice, nafukovací člun), a tak z něj dočasně učinit plavidlo motorové. Mohli bychom zde sice opět argumentovat v tom smyslu, že bude záležet na tom, zda je škodní událost vyvolána zvláštní povahou provozu plavidla motorového či nikoliv, tedy zda by k ní došlo, i kdyby plavidlo nebylo motorem vybaveno, ale i pokud dojdeme k závěru, že škoda je vyvolána zvláštní povahou provozu tohoto plavidla co by dopravního prostředku motorového, narážíme tu už na první pohled na zásadní rozpor s charakteristikou samotného provozovatele, kde se vyžaduje určitý právní a faktický vztah k provozu dopravního prostředku vyznačující se prvky trvalejšího rázu (jak už bylo

řečeno např. užívání, údržba, placení pohonných hmot, oprav, pojištění). Takovýto vztah si ale lze jen těžko představit u někoho, kdo má doma a běžně používá např. pramici, jakožto plavidlo * nemotorové, a zcela příležitostně použije třeba zapůjčený motor. Takovou osobu můžeme označit jako provozovatele pouze ve vztahu k nemotorovému plavidlu – pramici, zatímco ve vztahu k témuž plavidlu, ale opatřenému motorem, je taková osoba jen náhodným (dočasným, přechodným) uživatelem, a to může nastat situace ještě komplikovanější, kdy provozovatel nemotorového plavidla toto plavidlo někomu zapůjčí právě jen k jedné jízdě a tato osoba (vypůjčitel) k této jediné jízdě použije svého přenosného motoru. Při současné formulaci § 427 OZ a chápání osoby provozovatele se jeví jako velmi obtížné, ne-li nemožné, domáhat se náhrady škody způsobené provozem takového plavidla na základě objektivní odpovědnosti, jelikož ať se to zdá jakkoliv absurdní, takovému plavidlu, jež je motorové právě jen pro jedinou jízdu, jediné užití, jako by chybí provozovatel. Teoreticky by soud mohl dovodit, že „přidání motoru“ bude jen změnou stávajícího plavidla, které daný provozovatel provozuje; nakonec, jednalo-li by se o provozovatele, jenž je osobou provozující dopravu, bude taková změna v podstatě bez významu. Na druhou stranu musíme připustit, že v případě provozovatele, který dopravcem není, se jedná o zcela zásadní změnu charakteru plavidla, a to takovou, že trvat na totožnosti plavidla i provozovatele vzhledem k plavidlu bez motoru, se zdá být minimálně sporné. Nabízí se zde určitá možnost připustit odpovědnost osoby, která je „provozovatelem“ pohonné jednotky použité k přeměně nemotorového plavidla na

motorové, avšak pro takovou konstrukci není v současném znění §§ 427 a násl. OZ místo (motor samotný není dopravním prostředkem); schůdnější by snad mohlo být použití § 432.

§

Jednodušší je situace v případě letadla, neboť zde zákon neuvádí žádné omezující zpřesnění, proto bude provozovatel podle § 427 odst. 2 OZ odpovídat za provoz všech dopravních prostředků, jež lze pod pojem letadlo podřadit (viz výše v kapitole 2, část A).

C. Subjekty odpovědné na místo provozovatele

V § 430 odst. 1 a 2 upravuje OZ situace, kdy provozovatel nemá sám možnost s vozidlem nakládat. Jedná se o taxativní výčet dvou případů, ve kterých by nebylo spravedlivé, aby provozovatel vozidla odpovídal za škodu provozem vozidla způsobenou, neboť není v jeho moci ovlivnit provoz vozidla a tedy jakkoliv ovlivnit pravděpodobnost vzniku škody. Zároveň provozovatel v podstatě nemá možnost zabránit, aby takové situace nastaly. Na prvním místě (pokud bychom se měli držet systematiky zákona, pak na druhém místě; zde však vyložíme „jednodušší“ případ před „složitějším“) jde o případy, kdy se provozovatel zbavuje možnosti s vozidlem nakládat „do určité míry dobrovolně“, konkrétně o případy, kdy je vozidlo v opravě. Určitou mírou dobrovolnosti je myšleno, že provozovatel často v podstatě jinou možnost nemá, než dát vozidlo opravit. Dobou, kdy je vozidlo v opravě, se rozumí doba od předání vozidla (příp. jiného dopravního prostředku) do opravy až do

jeho faktického vrácení zpět provozovateli. Za předání do opravy zřejmě nelze považovat případy, kdy se oprava provádí u provozovatele nebo „na místě“, tedy kdy se vozidlo fakticky nepřemísťuje do provozovny opravitele, neboť zákon striktně stanoví odpovědnost provozovatele „místa“, kde se oprava provádí, což by bylo nemyslitelné, kdyby se oprava prováděla např. kdekoliv na silnici. § 430 odst. 2 OZ pak stanoví, že *po dobu opravy odpovídá provozovatel podniku, v němž se oprava provádí*, a důležité je, že tato osoba odpovídá *stejně* jako provozovatel. Zákonná formulace může sice působit sporně, ale vzhledem k výše uvedenému je zřejmé, že dikcí „*odpovídá...stejně jako provozovatel*“ je určen rozsah odpovědnosti, tedy že provozovatel podniku, kde se oprava provádí, v podstatě z hlediska odpovědnosti vstupuje do postavení provozovatele vozidla (dopravního prostředku) – bude odpovídat za stejných podmínek a ve stejném rozsahu jako původní provozovatel ve smyslu § 427 odst. 1 nebo 2 OZ. Není možné vyvodit závěr, že by snad výraz „*stejně*“ naznačoval společnou odpovědnost provozovatele vozidla i provozovatele opravny.

Z termínu „provozovatel podniku“ je pak zřejmé, že se odpovědnost podle § 430 odst. 2 OZ vztahuje pouze na osoby, které provozují organizovaně opravárenství dopravních prostředků, tedy na podnikatele. Jestliže opravu vozidla provádí co by „přátelskou výpomoc“ zručný známý, nelze objektivní odpovědnost za škodu způsobenou provozem opravovaného vozidla vztáhnout též na něj (nemá podnik), vyjma případů spadajících mezi situace předvídané v § 429 odst. 1 OZ (viz dále).

Daleko složitější problematiku představují případy „neoprávněného“ užití vozidla, na které občanský zákoník pamatuje v § 430 odst. 1, kde za takové případy označuje situace, kdy je vozidlo použito bez vědomí provozovatele nebo proti jeho vůli. V takových případech odpovídá na místo (samozřejmě s přihlédnutím k § 430 odst. 2 OZ) provozovatele ten, kdo vozidlo bez vědomí provozovatele nebo proti jeho vůli použije. Problematickým se na první pohled jeví už jen to, že zkoumání něčí vůle, bude v praxi mnohdy obtížné. Předem je proto třeba zdůraznit, že postačí, je-li splněn jeden požadavek, tj. stačí, pokud je vozidlo užito buď jen bez vědomí provozovatele nebo jen proti jeho vůli. Tak proti vůli provozovatele užije vozidlo osoba, která jej odcizí, a to ať už jde ve smyslu trestního práva o krádež, neoprávněné užití cizí věci, či třeba zpronevěru. Již z pojmových znaků odcizení vyplývá, že jde o jednání proti vůli oprávněné osoby. Složitější situace nastávají v případech, kdy je potřeba určit, jestli vozidlo bylo užito bez vědomí provozovatele či nikoliv. Např. když zaměstnanec provozovatele použije vozidlo k jiné cestě příp. jindy, než má (provede s vozidlem „černou jízdu“), nebo když rodinný příslušník provozovatele si „tajně“ vezme klíčky od vozidla, spor zřejmě nenastane. Problémy již ale může působit, pokud zaměstnanec provozovatele pouze vybočí ze stanovené trasy, např. aby si vyřídil svou soukromou záležitost. Zde bude třeba zkoumat zejména, zdali jízda je např. provedena v zájmu provozovatele, či zda není alespoň kryta jeho přibližnými instrukcemi apod. Kritérium „proti vůli provozovatele“ bude zřejmě splněno až ve chvíli a pouze v té fázi jízdy, kdy již nebude možno souhlas provozovatele vyvodit z žádné

okolnosti. Vždy ale bude muset soud na „neoprávněnost“ jízdy usuzovat z konkrétních okolností případu, obecné podmínky neoprávněnosti by bylo možno stanovit jen velmi omezeně.

Je potřeba ještě poznamenat, že formulace „kdo použije dopravního prostředku“ je míněna jako jakési minimum; pakliže někdo vozidlo neoprávněně „užívá“, odpovědnosti zbaven nebude, ačkoliv je zřejmě přípustné jej již považovat za provozovatele; viz výše v kapitole 3, část A).

Ve všech těchto případech odpovídá neoprávněný uživatel *místo* provozovatele, to znamená, že se vším všudy vstupuje z hlediska odpovědnosti do jeho postavení. Je otázkou, kdo bude osobou odpovědnou v případě, že tento neoprávněný uživatel půjčí vozidlo další osobě. Strohá zákonná dikce („...*kdo použije*...“) by ukazovala spíše na vypůjčitele, avšak je třeba zvažovat, do jaké míry by bylo přijatelné uplatňovat odpovědnost vůči někomu, kdo je třeba v dobré víře, že vozidlo si půjčuje od oprávněné osoby, a navíc nelze pouštět ze zřetele, že neoprávněný uživatel odpovídá *na místo* provozovatele, tedy ve stejném rozsahu, což by mělo zahrnovat i ty situace, kdy provozovatel vozidlo půjčuje (samo „půjčení“ je ve své podstatě též „použitím vozidla“).

Ve větě druhé pak § 430 OZ zakládá solidární odpovědnost provozovatele a neoprávněného uživatele vozidla, a to za té podmínky, že *provozovatel takové užití vozidla svou nedbalostí umožnil*. Za nedbalost provozovatele je třeba považovat porušení jen takové povinnosti, která je uložena všeobecně závazným právním předpisem (srov. R 3/84, s. 22). Pod tím je možno rozumět jak obecné ustanovení občanského zákoníku o předcházení škodám (§ 415 OZ; viz

výše v kapitole 1), tak i povinnosti uložené jinými zákony. Typicky můžeme poukázat na ustanovení § 26 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb. Jestliže tak zanechá provozovatel vozidlo bez dozoru a neuzamčené, bude solidárně odpovídat s osobou, která vozidlo odcizila. Též ale v případě, že vozidlo sice uzamkne, avšak ponechá jiným osobám volně k dispozici klíče od vozidla, půjde o jeho nedbalostní umožnění užití vozidla (srov. C 2154 – rodič, který v době své nepřítomnosti nechal svému synovi volně přístupnými klíče i vozidlo, umožnil svou nedbalostí užití vozidla). Prakticky je totiž nerozhodné, zda vozidlo není uzamčeno či zda sice uzamčeno je, ale není zajištěno, aby mohlo být další osobou bez potíží odemčeno a užito. I přes zákonnou formulaci nebude zřejmě možné vztahovat nedbalostní umožnění dispozice s vozidlem pouze k osobě provozovatele, nýbrž i k osobám užitým v provozu. § 430 OZ se ve větě druhé sice zmiňuje jen o provozovateli, avšak je potřeba připustit, že provozovatel, když se dobrovolně zbavuje možnosti dispozice s vozidlem, musí nést rizika s tím spojená, neboť by jinak bylo neodůvodněně oslabeno postavení poškozeného (provozovatel by mohl účelově poukazovat např. na to, že vozidlo zrovna někomu půjčil, když bylo odcizeno).

Pro úplnost je třeba ještě upozornit na poměrně nepochopitelný přístup uplatňovaný v praxi, kdy pravomocné odsouzení osoby, jež vozidlo užila proti vůli či bez vědomí provozovatele, pro trestný čin neoprávněného užívání cizí věci (příp. krádeže či zpronevěry) je automaticky pojímáno jako „osvobození“ provozovatele od odpovědnosti. Přitom pro to, aby byl spáchán takový trestný čin, nemá žádný význam skutečnost, zda vlastník věci (rozuměj provozovatel vozidla)

nějakým svým pochybením odcizení své věci usnadnil. Proto též z hlediska občanskoprávní odpovědnosti a případného rozhodování, jestli přichází v úvahu nedbalostní umožnění neoprávněné dispozice s vozidlem ze strany provozovatele, není naprosto relevantní rozsudek ve věci výše jmenovaných majetkových trestných činů. Ten může mít význam pouze z pohledu neoprávněného uživatele.

¹ Holub, Fiala, Bičovský: Občanský zákoník, poznámkové vydání s judikaturou a literaturou, s. 330

² např. Knappová, Švestka a kolektiv: Občanské právo hmotné, svazek II, s. 556; Holub, Fiala, Bičovský: Občanský zákoník, poznámkové vydání s judikaturou a literaturou, s. 330

kapitola 4 – střet provozů

A. Obsah pojmu

Dalším problémem, který vyžaduje samostatný výklad, je beze sporu otázka střetu provozů. V § 431 OZ použil zákonodárce termín, který ačkoliv může činit potíže při výkladu, poměrně přesně vystihuje rozsáhlý okruh případů, které je potřeba do něj zahrnout. Je jistě patrné, že se jedná o pojem širší než střet dopravních prostředků. Za střet provozů se považuje nejen samotný střet vozidel, ale též střet vozidla (dopravního prostředku) se zařízením jiného provozu či pouhé vzájemné škodlivé působení provozů na sebe. Příkladně o střet provozů se bude jednat, narazí-li automobil na železničním přejezdu do závor (střet vozidla se zařízením jiného provozu). Typickým případem, kdy dojde ke střetu provozů pouze jejich vzájemným škodlivým působením, je, pokud od kol jedoucího vozidla odlétne kámen a způsobí škodu na jiném vozidle (je-li v provozu), když dojde ke vzájemnému oslnění světly protijedoucích vozidel, či když vozidlo dostane smyk na oleji, který vytekl na vozovku z jiného vozidla (srov. např. R 3/84, č. 5). Již výše bylo zmíněno, že za střet provozů je třeba považovat též náraz jedoucího vozidla do stojícího vozidla, které řidič uvedl do klidu, ale nenechal jej stát bez možnosti v případě potřeby

zasáhnout (srov. R 39/75); zde jde o přímý střet dvou dopravních prostředků, které jsou v provozu (viz výše v kapitole 2, část B).

§

B. Odpovědnost za škodu vzniklou při střetu provozů

Budeme-li řešit otázku, kdo odpovídá za škodu, která vznikla při střetu provozů (přesněji „která byla vyvolána střetem provozů“), musíme rozlišovat dva druhy případů. Na prvním místě případy, kdy je potřeba vypořádat škodu vzniklou na stranách provozovatelů střetnuvších se provozů, na druhém místě pak situace, kdy škoda vznikla třetí osobě. Ustanovení § 431 OZ je použitelné pouze v případech uvedených na místě prvním (srov. dikci „...jde-li o vypořádání mezi těmito provozovateli, ...“). Zde úmyslně hovoříme o škodě, která vznikla „na stranách“ provozovatelů, nikoliv jen provozovatelům samotným, jelikož pod režim § 431 OZ spadá též vypořádání škody způsobené osobám provozovatelem použitým v provozu. Zákon pak stanoví, že provozovatelé *odpovídají podle účasti na způsobení vzniklé škody*. Tato formulace se může jevit poměrně nejasná. Je zřejmé, že zásadní význam zde má pojem *účast*, a proto je třeba dobře porozumět jeho obsahu. Nelze smýšlet tak, že by se mělo jednat o účast samotného provozovatele, případně osob použitých v provozu, jelikož je potřeba stále mít na zřeteli principy objektivní odpovědnosti, na kterých je odpovědnost za škodu způsobenou provozem vozidla založena. Proto není ani možné ztotožňovat *účast* např. se zaviněním (ve smyslu § 420 OZ), ke střetu provozů může dojít i bez zavinění

konkrétních osob. Ustanovení § 431 OZ by mělo představovat spíše jakési kritérium, jak rozdělit odpovědnost mezi provozovateli, jejichž provozy se střetli, tudíž nelze *účastí na způsobení vzniklé škody* rozumět ani „účasť“ provozů, což by se mohlo jevit jako možný výklad, jelikož škoda je způsobena provozem vždy, a to v celém rozsahu (střet provozů je vyvolán zvláštní povahou provozu), a rozdělení odpovědnosti mezi provozovatele by pak bylo nemožné. Soud např. dovodil, že vypořádání mezi provozovateli *předpokládá zhodnocení všech skutkových okolností, které byly hlavními příčinami vzniklé škody* (srov. R 64/72). To znamená jak okolností objektivní povahy, tak i okolností subjektivní povahy, pokud mezi těmito okolnostmi a vznikem škody je dána příčinná souvislost (srov. tamtéž; k tomu též R 3/84, č. 17). Z toho tedy vyvodíme, že účastí na způsobení škody je myšlena určitá míra, jakou se konkrétní okolnosti, pokud jsou přiřítatelné provozovateli, podílejí na vzniku škody, neboť je nutné zohlednit zejména zájmy na spravedlivém vypořádání mezi provozovateli – jestliže ke střetu provozů a následné škodě došlo např. v důsledku technického selhání dopravního prostředku, je také spravedlivé, aby za takovou škodu odpovídal v celém rozsahu provozovatel, který tento dopravní prostředek ke svému užitku používá¹ (k tomu srov. též přístup uplatněný v C 2183).

Co se týče situací, kdy je v důsledku střetu provozů způsobena škoda třetí osobě, je v praxi obecně zastáván názor, že této osobě odpovídají oba (všichni) provozovatelé, jejichž provozy se střetly, a to společně a nerozdílně ve smyslu § 438 OZ (srov. V 6/84, C1853, R 3/84, č. 17 a 18), přičemž tito se spolu vyrovnají za podmínek § 431 OZ. Tento

přístup vyhovuje koncepci přijaté v občanském zákoníku, jelikož jak už bylo vyloženo (viz výše v kapitole 2, část B), § 427 OZ stanoví, že provozovatel odpovídá za provoz dopravy, a střet provozů je bezesporu událostí vyvolanou zvláštní povahou tohoto provozu, ať už je míra účasti na střetu toho kterého provozovatele jakákoliv. Dokládají to i mnohé poznatky soudní praxe: *podle ustanovení § 431 je možné posoudit odpovědnost provozovatelů, jejichž provoz se střetly, jen pokud jde o vypořádání výlučně mezi nimi..., ne však pokud jde o škodu jiného subjektu, který při střetu utrpěl škodu a nebyl provozovatelem střetnuvších se vozidel; jestliže při takovém střetu provozu dojde ke škodě třetí osoby, není možné ve vztahu k této třetí osobě použít ustanovení § 431. Provozovatelé vozidel, ze střetu kterých vzešla škoda jinému poškozenému, odpovídají za škodu této osobě podle ustanovení § 427, a to společně podle ustanovení § 438 (R 3/84, č. 18); ustanovení § 431 možno použít jen na vypořádání mezi provozovateli dopravních prostředků, které se střetly, ne však na posouzení nároku na náhradu škody uplatněné třetí osobou, jedoucí v jednom z těchto vozidel. Ji odpovídají za škodu provozovatelé zúčastněných vozidel podle zásad objektivní odpovědnosti ve smyslu §§ 427 až 430, v případném spojení s ustanovením § 438 (V 6/84). Nejasná je v tomto směru teze, že není-li jeden ze dvou účastníků střetu provozů provozovatelem..., nepřichází v úvahu vypořádání vzniklé škody podle § 431 (srov. R 70/69). Provoz, který by neměl provozovatele, je totiž nemyslitelný.*

Oproti tomu lze však namítat, že bude třeba zvažovat, zda škoda způsobená třetí osobě musí být vždy nutně způsobena okolnostmi, které mají v provozu původ, a zda

tudíž nepřichází v úvahu liberace provozovatele za podmínky § 428 OZ. Např. případ, kdy řidič uvede vozidlo do klidu, aniž by ztratil možnost v případě potřeby zasáhnout (např. zůstane sedět ve vozidle a nevypne ani motor), a jiné vozidlo do tohoto vozidla narazí, je posuzován jako střet provozů (srov. R 39/75). Jestliže ale tímto nárazem bude stojící vozidlo odhozeno na kolemjdoucího chodce, pak by podle této koncepce měli odpovídat za škodu, která chodci vznikla, oba provozovatelé společně a nerozdílně, tedy jak provozovatel vozidla, které náraz způsobilo, tak provozovatel vozidla, jež stálo a bylo na chodce odhozeno. Je však minimálně pochybné, že by škoda způsobená chodci měla původ v provozu odhozeného vozidla, tím spíše že by jí snad mohlo být ze strany provozovatele tohoto vozidla zabráněno, byť s vynaložením veškerého úsilí, které lze požadovat.

¹ Knappová, Švestka a kolektiv: Občanské právo hmotné, svazek II, s. 556

§

kapitola 5 – odpovědnost jiných subjektů za škodu
způsobenou provozem vozidla

A. Osoby, jejichž odpovědnost přichází v úvahu

V dosavadním výkladu byla zásadně řeč o odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla co by speciální odpovědnosti provozovatele založené na objektivním principu. Postavení provozovatele je zde samozřejmě naprosto zásadní, neboť právě jeho objektivní odpovědnost představuje nejširší možnost poškozeného k uplatnění svého práva na náhradu škody, která mu byla způsobena provozem vozidla (dopravního prostředku). Avšak tuto škodu není možné vytrhnout z obecného kontextu odpovědnosti za škodu, byť je co by škoda vyvolaná zvláštní povahou provozu podrobena speciálnímu režimu §§ 427 a n OZ. Není totiž vyloučeno, aby škoda byla vyvolána zvláštní povahou provozu a zároveň byla způsobena zaviněným protiprávním jednáním konkrétní osoby – selhání osob (ať už zaviněné či nikoliv) použitých v provozu je událostí vyvolanou zvláštní povahou provozu (viz výklad výše v kapitole 2, část B); lze však jít ještě dále, protože škoda, která je vyvolána zvláštní povahou provozu, může být způsobena i jednáním osoby, jež nemá s provozem vozidla nic společného (viz příklad v kapitole 2, část C). Je-li totiž dána příčinná souvislost mezi takovým jednáním a

vznikem škody, není žádný důvod odpovědnost osoby, která tuto škodu svým zaviněným protiprávním úkonem způsobila, vylučovat s poukazem na to, že se jedná o škodu způsobenou provozem vozidla (resp. jiného dopravního prostředku). Zejména v oblasti pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla (viz dále v kapitole 6) soudy mnohdy zaujímají chybná stanoviska, když některé osoby vylučují z rozsahu pojištění stanoveného v § 6 odst. 1 zákona č. 168/1999 Sb. (viz dále), proto je třeba na tuto problematiku zvlášť upozornit. Pro lepší přehled lze rozlišit tři různé kategorie osob, jejichž odpovědnost přichází v úvahu.

Nejpraktičtější a nejméně sporná situace je v případě řidiče motorového vozidla, pakliže tento sám není provozovatelem. Je nepochybné, že řidič bude odpovídat za škodu osobě, kterou například v důsledku nepřiměřené rychlosti srazí na přechodu. Je zde dána příčinná souvislost mezi zaviněným protiprávním jednáním řidiče, který porušil povinnosti uložené zákonem č. 361/2000 Sb. (zde zejména ustanovení § 18 odst. 1), a škodou vzniklou na straně chodce. V celé řadě takových případů řidič vozidla tedy odpovídá za škodu ve smyslu ustanovení § 420 OZ a poškozený se může domáhat náhrady škody jak vůči němu, tak vůči provozovateli, který odpovídá podle §§ 427 a násl. OZ. Obdobně tomu bude u kategorie osob, které sice přímo při provozu vozidla použité nejsou, avšak tohoto provozu se řekněme „účastní“, tedy osoby vozidlem dopravované, např. spolujezdec, cestující. Též takové osoby mohou svým zaviněným protiprávním jednáním způsobit škodu, která bude vyvolána zvláštní povahou provozu. Tak např. jestliže spolujezdec otevře dveře

vozidla tak, že tím srazí cyklistu, anebo zasáhne řidiči do řízení tak, že tento s vozidlem způsobí škodu, bude se ze strany tohoto spolujezdce jednat o zaviněné protiprávní jednání (porušení povinnosti uložené v § 26 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., resp. § 9 odst. 1 písm. c) téhož zákona), které je v příčinné souvislosti se vznikem škody. Rovněž cestující, který např. vyhodí z okna jedoucího vozidla předmět a někoho jím zasáhne, bude poškozenému odpovídat podle § 420 OZ, přičemž i tato škoda je vyvolána zvláštní povahou provozu.

Je však třeba vzít v úvahu i třetí možnost, a sice že škodu zaviní osoba, která k provozu vozidla nemá vůbec žádný vztah. V kapitole 2, část C, byl uveden příklad takové situace – neukázněný chodec, který neočekávaně vstoupí do vozovky a donutí tak řidiče autobusu k prudkému zabrždění (čímž poruší zejména § 54 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb.), bude ve smyslu § 420 OZ odpovídat cestujícímu v tomto autobuse za škodu, kterou tento utrpěl tím, že v důsledku prudkého zabrždění upadl. Podobně když řidič automobilu ve snaze zabránit střetu s osobou, která náhle vstoupí do jeho jízdní dráhy, sjede ze silnice a způsobí škodu, bude za tuto škodu odpovídat poškozenému právě osoba, která svým zaviněným protiprávním jednáním vznik škody způsobila. Takovýchto případů samozřejmě existuje nespočet. Je vidět, že se tak okruh osob, které mohou za škodu způsobenou provozem vozidla odpovídat, stává v podstatě neomezeným, což může vyvolávat pochybnosti zejména z pohledu pojištění této odpovědnosti (srov. dikci § 6 odst. 1 zákona č. 168/1999; viz dále v kapitole 6). Tento přístup je však i přes často odmítavé stanovisko teorie i praxe zřejmě správný.

Pro úplnost je tedy třeba shrnout, že za jednu a tutéž škodu způsobenou provozem vozidla může odpovídat jednak provozovatel, a to objektivně na základě ustanovení §§ 427 a násl. OZ, a jednak výše uvedené osoby, ty ovšem subjektivně podle ustanovení § 420 OZ. Ve smyslu § 438 odst. 1 OZ se jedná o odpovědnost společnou a nerozdílnou (solidární). Je ovšem nutné mít zde na zřeteli možnost liberace na straně provozovatele, jestliže škoda je způsobena jednáním třetích osob (tedy nikoliv osob použitých v provozu). Pak by totiž přicházelo v úvahu, že škoda nebude způsobena okolnostmi, které mají původ v provozu.

Obdobně je potřeba přistupovat k situacím, dojde-li zaviněním třetí osoby ke střetu provozů (např. spolujezdec otevře dveře vozidla tak, že poškodí projíždějící vozidlo).

Nakonec ještě nelze opomenout případy předvídané v § 420 odst. 2 OZ. Toto ustanovení omezuje odpovědnost některých osob (zejména řidiče vozidla) v tom smyslu, že za škodu poškozenému odpovídají *právnícké či fyzické osoby, pakliže tato škoda byla způsobena při jejich činnosti těmi, které k této činnosti použili*. Osoby k takové činnosti použité samy za škodu neodpovídají. Je otázka, co lze rozumět pod pojmem „*při jejich činnosti*“, avšak zřejmě jej nelze pojímat příliš široce jako jakoukoliv činnost, ale pouze jako činnost kvalifikovanou, tj. plnění úkolů směřujících k uskutečňování činnosti, kterou lze fyzické či právnícké osobě přičíst na základě zápisu této činnosti (podnikání) v příslušné evidenci. Nejčastěji se setkáme s případem, kdy je řidič zaměstnancem dopravce, půjde však i o situace, kdy zaměstnanec jakéhokoliv jiného provozovatele pojede služebním vozidlem vyřizovat zakázku apod. Nakonec, podmínkou není ani

zaměstnanecký vztah mezi osobou použitou k činnosti a provozovatelem, taková osoba může být k činnosti použita i na základě jiné právní skutečnosti.

Odpovědným subjektem za škody způsobené provozem vozidla však nikdy nebude vlastník tohoto dopravního prostředku pouze z titulu vlastnictví (musel by být navíc např. provozovatelem). To odpovídá koncepci přijaté v občanském zákoníku, kdy za škodu odpovídá buď ten, kdo ji způsobil svým zaviněným protiprávním jednáním, a nebo ten, kdo provozuje činnost, jež vznik škody vyvolala. U vlastníka, který např. v důsledku vlastních právních úkonů pozbude možnosti s vozidlem fakticky nakládat (např. vozidlo pronajme) a kterému tak k vozidlu zbylo pouze tzv. nuda proprietas, není splněna žádná z těchto podmínek. Vzhledem k ustanovení § 4 v souvislosti s § 24 odst. 8 zákona č. 168/1999 Sb. se však vůči vlastníkovi vozidla může náhrady domáhat Česká kancelář pojistitelů (viz dále v kapitole 6, část A).

B. Vypořádání odpovědných subjektů

Jelikož provozovatel s případnými jinými odpovědnými subjekty odpovídají poškozenému společně a nerozdílně, vypořádají se mezi sebou na základě ustanovení § 439 OZ. Zde je určeno kritérium, podle kterého by k tomuto vyrovnání mělo dojít, a podobně jako v případě střetu provozů, je i zde za měřítko vzata *účast na způsobení škody*. Opět proto bude třeba zvažovat všechny okolnosti jak subjektivního, tak objektivního charakteru, které přispěly ke vzniku škody, a

nelze se omezit pouze na zjištění existence zavinění na jedné straně.

Toto vyrovnání samozřejmě nepřichází v úvahu v případech podle § 420 odst. 2. OZ, neboť jak bylo výše řečeno, osoby použité při činnosti právnické či fyzické osoby samy za škodu neodpovídají.

§

**kapitola 6 – východiska ochrany poškozeného a moderní
úpravy**

**A. Pojištění odpovědnosti za škody způsobené
provozem vozidla**

Již v úvodu bylo pojednáno o tom, že provozování motorových vozidel je činností, která svou povahou představuje poměrně značné riziko vzniku závažných škod. I když institut odpovědnosti za škodu je naprosto fundamentálním základem, aby taková škoda byla nahrazena, sám o sobě již nemůže dostatečnou ochranu poškozených zajistit. Při provozu vozidla totiž stačí zcela nepatrné pochybení a dojde ke škodě takového rozsahu, že pak mnohdy vůbec není v možnostech odpovědného subjektu tuto škodu nahradit. V moderních právních řádech je tento problém řešen institutem povinného pojištění. Riziko vzniku škody se tak za určitou úplatu (pojistné) přenáší na jiný subjekt (pojišťovnu). Specifickým rysem tohoto druhu pojištění je skutečnost, že pojištěný a poškozený nejsou totožné osoby, pojištěním je kryta odpovědnost za škodu způsobenou provozem konkrétního vozidla a povinnost nahradit škodu poškozenému. Dalším důležitým aspektem je povinnost toto pojištění uzavřít. V naší současné právní úpravě je toto vyjádřeno v § 1 odst. 2 zákona

č. 168/1999 Sb. a na toto ustanovení navazující skutkové podstatě přestupku dle § 16 odst. 1 písm. a) téhož zákona.

Historicky můžeme vysledovat dvě formy povinného pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem vozidla. V roce 1950 bylo u nás zavedeno zákonné pojištění odpovědnosti, kdy § 14 zákona č. 56/1950 Sb. stanovil, že každá osoba odpovědná za provoz vozidla je ze zákona pojištěna proti následkům zákonné odpovědnosti u Československé pojišťovny. Principem zákonného pojištění je, že samo pojištění a povinnost platit pojistné vzniká přímo ze zákona. Tato koncepce u nás přetrvávala, byť později v podmínkách tržního hospodářství jako přežitá a silně nevyhovující, až do devadesátých let minulého století. Druhou, modernější formou tohoto typu pojištění, kterou u nás plně zavedl až zákon č. 168/1999 Sb., je pojištění povinně smluvní. Toto pojištění tedy již vzniká na základě smlouvy, nikoliv ze zákona jako dříve, a je ovládáno dispoziční zásadou co se týče výběru pojišťovny. Zákon pouze stanoví povinnost smlouvu uzavřít a příslušnou sankci za porušení této povinnosti. Samozřejmě při uplatňování této koncepce je potřeba se vypořádat s oslabením pozice poškozeného v případech, kdy povinná osoba svou povinnost vozidlo pojistit nesplní, což je u nás vyřešeno zřízením právnické osoby sui generis – České kanceláře pojistitelů, která v takových případech náhradu škody poskytne z garančního fondu (viz dále).

Základním pramenem naší právní úpravy tedy je zákon č. 168/1999 Sb. o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla (podpůrně platí též zákon č. 37/2004 Sb. o pojistné smlouvě), který ač se jedná o moderní normu, prošel

již několika novelizacemi, zejména s ohledem na legislativu EU (srov. požadavky tzv. 1. až 4. motorové směrnice). Přestože pojištění obecně je problematikou spíše finančního práva, některé občanskoprávní aspekty je zde třeba zmínit, zejména proto, že na některé otázky pohlíží zákon č. 168/1999 Sb. zřejmě odlišně, což může vzhledem k úzké vazbě tohoto zákona na občanský zákoník činit nemalé potíže.

Podle § 4 zákona č. 168/1999 Sb. je povinen uzavřít pojistnou smlouvu vlastník nebo spoluvlastník vozidla (pomineme-li případy cizozemských vozidel), přičemž není vyloučeno právo někoho jiného, aby tak učinil. Tuto koncepci lze snad odůvodnit větší právní jistotou ohledně určení povinné osoby (obvykle nebývá až tak problematické prokázat, kdo je vlastníkem vozidla), avšak nelze nepoukázat na skutečnost, že je zde povinnost uzavřít pojištění uložena osobě, která nemusí mít žádný faktický vztah k vozidlu a v zásadě není ani odpovědným subjektem za případnou škodu provozem vozidla způsobenou. Tento problém zejména vynikne u dnes velmi populárního nájmu automobilů formou leasingu, kdy až do úplného splacení leasingových splátek zůstává vlastníkem vozidla, a tedy osobou odpovědnou za uzavření pojištění, leasingová společnost, zatímco fakticky vozidlo užívá a provozuje leasingový nájemce. Na tom nemůže nic změnit ani běžné ujednání v leasingové smlouvě, kterým leasingová společnost „stanoví povinnost“ uzavřít pojištění leasingovému nájemci; ustanovení § 4. č. 168/1999 Sb. je totiž kogentní. Přenesení této povinnosti na provozovatele by bylo žádoucí (on je totiž osobou, která má trvalou právní a faktickou možnost s vozidlem nakládat¹), avšak takový krok se zjevně neobejde bez předchozí zákonné definice

provozovatele (doposud je provozovatel definován pouze z poznatků soudní praxe; viz výše v kapitole 3).

Dalším naprosto zásadním ustanovením tohoto zákona je § 6 odst. 1, který stanoví, že *pojištění odpovědnosti se vztahuje na každou osobu, která odpovídá za škodu způsobenou provozem vozidla uvedeného v pojistné smlouvě*. Z toho vyplývá, že pojištěn je provoz konkrétního vozidla a zásadně *každá* osoba, která za škodu vyvolanou zvláštní povahou tohoto provozu odpovídá (k tomu viz výklad v kapitole 5, část A). Zde je třeba obzvláště zdůraznit, že pojem *každá osoba* je mnohdy nazírán velmi zúženě, jako každá osoba, která vozidlo užívá². Jestliže však zákonodárce zvolil pojem „*každá osoba, která za škodu odpovídá*“, je nutné k formulaci § 6 odst. 1 zákona č. 168/1999 Sb. také tak přistupovat a za osobu, jejíž odpovědnost je pojištěna, považovat kohokoliv, kdo ve smyslu občanského práva přichází v úvahu jako odpovědný subjekt. Výše v kapitole 5 bylo vyloženo, že za škodu způsobenou provozem vozidla může subjektivně odpovídat též osoba, která vozidlo vůbec neužívá a nijak se neúčastní jeho provozu, a tudíž i odpovědnost takové osoby musí být kryta pojištěním, neboť toto se vztahuje k provozu daného vozidla, nikoliv ke konkrétním osobám. Je vidět, že pojišťovna tak s provozem vozidla pojišťuje v podstatě neuzavřený okruh neurčitých osob. S tím souvisí i problematika nároku České kanceláře pojistitelů na náhradu vyplaceného plnění.

Česká kancelář pojistitelů (dále jen Kancelář) je právnická osoba sui generis založená § 18 zákona č. 168/1999 Sb. Kromě evidenčních, statistických a informačních úkolů Kancelář zejména spravuje garanční fond, ze kterého se v § 24

odst. 2 taxativně vymezených případech poskytuje plnění poškozenému. Tím jsou zabezpečeny mimo jiné situace, které v dřívějším systému zákonného pojištění nemohly nastat, a sice situace, kdy vozidlo škůdce není pojištěno a za škodu odpovídá osoba bez pojištění odpovědnosti (srov. § 24 odst. 2 písm. b) zákona č. 168/1999 Sb.) nebo se dokonce jedná o škodu způsobenou nezjištěným vozidlem a nezjištěnou osobou (srov. § 24 odst. 2 písm. a) zákona č. 168/1999 Sb.). Kancelář má pak za podmínek § 24 odst. 8 *nárok vůči tomu, kdo za škodu odpovídá, na náhradu plnění, které za něho z garančního fondu poskytl*. Tato zákonná formulace dobře vystihuje okruh subjektů, které mohou za škodu způsobenou provozem vozidla odpovídat, a vůči kterým tedy Kancelář může uplatňovat právo na náhradu poskytnutého plnění. Touto osobou zásadně není vlastník škodícího vozidla, neboť ten není osobou odpovědnou za škodu provozem vozidla způsobenou (viz výše v kapitole 5). Vzhledem k povinnosti stanovené v § 4 zákona č. 168/1999 Sb. by však bylo možné uvažovat o odpovědnosti vlastníka vozidla za škodu způsobenou Kanceláři porušením právní povinnosti pojistnou smlouvu uzavřít. Tato koncepce se však zřejmě jevila jako nevyhovující, tudíž novelou provedenou zákonem č. 377/2005 Sb. byla do § 24 odst. 2 zákona č. 168/1999 Sb. vložena věta, která stanoví, že *„vůči pohledávce Kanceláře na náhradu...jsou solidárními dlužníky provozovatel a vlastník vozidla...; řidič je takovým solidárním dlužníkem, pokud za tuto škodu odpovídá“*. Nabízí se však úvaha, zda tato úprava neudělala spíše více škody než užitku. Pokud bychom měli nyní druhou větu § 24 odst. 2 zákona č. 168/1999 Sb. chápat jako jakýsi výčet či upřesnění subjektů přicházejících

v úvahu na základě věty první, byl by tím jen dokladován zcela nesystémový přístup tohoto zákona k problematice odpovědnosti. Postavení Kanceláře by zde bylo neodůvodněně oslabováno. Výše bylo vyloženo, že za škodu způsobenou provozem vozidla může odpovídat daleko více subjektů, než jen provozovatel či řidič, a naopak vlastník nebude odpovídat nikdy. Jako rozšíření okruhu osob, po kterých může Kancelář náhradu požadovat, vzhledem k větě první větu druhou také chápat nelze, jelikož pak by její větší část byla nesmyslná. V zájmu alespoň částečného zachování logiky a návaznosti na občanský zákoník by bylo možné argumentovat tak, že osoby zde vypočtené (tedy vlastník, provozovatel a řidič) jsou vůči pohledávce Kanceláře dlužníky solidárními, zatímco ostatní osoby jsou sice dlužníky, nikoliv však již solidárními (jakkoliv je tato konstrukce krkolomná a opět oslabuje pozici Kanceláře). Kdyby věta druhá stanovila, že „spolu s osobami určenými podle věty první je vůči pohledávce Kanceláře solidárním dlužníkem též vlastník nebo spoluvlastník vozidla, jehož provozem byla způsobena škoda“, byly by zřejmě takové spory vyřešeny (samozřejmě s přihlédnutím k tomu, že odpovědnost vlastníka vozidla nevyplývá z žádného předpisu a nárok Kanceláře vůči němu tak není patřičně odůvodněn).

Rozsah náhrady škody (ať už plní pojistitel nebo Kancelář) pak taxativně vymezuje § 6 odst. 2 zákona č. 168/1999 Sb. – jedná se o škodu na zdraví (zde je v písm. a) výslovně uvedena též škoda usmrcením), věcnou škodu (včetně zmínky o náhradě škody vzniklé odcizením nebo ztrátou věci, pozbyl-li poškozený v důsledku nehody možnosti věc opatrovat; viz výše v kapitole 2, část B), ušlý zisk a náhradu nákladů spojených s uplatňováním těchto nároků. Výslovně je

jako forma náhrady připuštěna pouze náhrada v penězích. § 7 zákona č. 168/1999 Sb. pak pro některé případy (a to někdy poměrně sporně) náhradu škody pojistitelem vylučuje. Jedná o např. o náhradu škody, za kterou pojištěný odpovídá svému manželovi, škody na vozidle, jehož provozem byla škoda způsobena, škodu vzniklou manipulací s nákladem stojícího vozidla (taková škoda totiž zřejmě ani není vyvolána zvláštní povahou provozu), škodu vzniklou mezi vozidly jízdní soupravy tvořené motorovým a přípojným vozidlem, jakož i škodu na věcech přepravovaných těmito vozidly, nejedná-li se o škodu způsobenou provozem jiného vozidla (což je logické, protože provoz jízdní soupravy je považován za provoz pouze tažného vozidla), škodu způsobenou provozem vozidla při jeho účasti na organizovaném motoristickém závodě nebo soutěži (již výše bylo pojednáno, že v tomto případě se zřejmě nejedná o provoz vozidla co by dopravního prostředku)... Nejvíce kontroverzní je skutečnost, že je též vyloučena veškerá náhrada škody řidiči vozidla, jehož provozem byla škoda způsobena. Správně by měla být vyloučena náhrada škody osobě subjektivně odpovědné za vznik škody způsobené provozem vozidla. Tou může být i někdo jiný než řidič škodícího vozidla nebo dokonce vůbec nikdo (viz výše v kapitole 5), a řidič je pak nespravedlivě postižen.

Zákon č. 168/1999 Sb. je však doposud mladou normou a již nyní je vzhledem k požadavkům tzv. páté motorové směrnice Evropské unie připravována další novelizace. Jak je vidět, vedle souladu s evropskými předpisy by jednou z priorit budoucích změn měl být též soulad tohoto zákona

s příslušnou pasáží občanského zákoníku. Jestliže totiž občanskoprávní úprava odpovědnosti tvoří nezbytný předpoklad pro uplatňování institutů povinného pojištění, je velmi problematické, pokud se chápání týchž pojmů a vztahů v jednotlivých normách liší.

B. Možná východiska nové právní úpravy

Během výkladu bylo upozorněno na některé problémy, které úprava odpovědnosti v našem občanském zákoníku přináší. Předně je třeba poukázat na existenci tří různých typů objektivní odpovědnosti za velmi podobnou, ne-li tutéž činnost. § 420a OZ jakožto „obecné“ ustanovení postihuje provozní činnost, §§ 427 – 431 OZ provoz dopravních prostředků a § 432 OZ provoz zvláště nebezpečný, přičemž zde se navíc stejně odkazuje na ustanovení o odpovědnosti za provoz dopravních prostředků. Je tedy otázkou, zda by se nevystačilo pouze se dvěma speciálními ustanoveními, která by problematiku objektivní odpovědnosti vystihovala věrněji. Provoz většiny dopravních prostředků totiž bezesporu představuje zároveň též provoz zvláště nebezpečný; u motorových dopravních prostředků vždy, u jiných většinou. Při současném pojetí odpovědnosti za škodu způsobenou provozem dopravního prostředku by bylo možné aplikovat ustanovení § 427 odst. 1 OZ také na provoz takových dopravních prostředků, jako je např. jízdní kolo (zejména v hlavním městě oblíbená doprava zásilek tímto způsobem; viz k tomu výše v kapitole 2, část 1). Je však zřejmé, že z dopravy provozované pomocí jízdních kol neplyne ani

zdaleka srovnatelné riziko pro okolí jako z dopravy provozované automobilem. Podobně může vyvstat otázka, zda např. invalidní vozík poháněný elektromotorem je třeba považovat za motorové vozidlo ve smyslu § 427 odst. 2 OZ. Přihlédneme-li ke znakům, jaké charakterizují motorová vozidla, pak bychom zřejmě dospěli k názoru, že ano, avšak jedná se vůbec o „prostředek sloužící dopravě“, jestliže ten, kdo jej užívá (tedy vlastně provozovatel), se jinak pohybovat nemůže? A je vůbec spravedlivé, aby osoba odkázaná na invalidní vozík odpovídala stejně jako provozovatel automobilu? Všechny podobné rozpory jsou umožněny pouze neodůvodněným vyčleněním odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidel (resp. dopravních prostředků), které jako by nerespektovalo základní premisu, a sice že důvodem ke stanovení objektivní odpovědnosti a její přísnosti by měla být rizikovost dané činnosti (provozu), nikoliv tato činnost samotná, případně prospěch z ní plynoucí. Ustanovení §§ 427 a násl. OZ stanoví odpovědnost za provoz dopravních prostředků, přičemž ignoruje diametrální rozdíly mezi některými dopravními prostředky a nebezpečností jejich provozů (i provoz jízdního kola má svá specifika a může dojít ke škodě, jež bude vyvolaná právě zvláštní povahou těchto specifik), a § 432 OZ pak de facto staví na roveň odpovědnost provozovatele nemotorového dopravního prostředku s odpovědností provozovatele chemické továrny. Běžná provozní činnost může být postihována na základě „obecného“ (samozřejmě s přihlédnutím k tomu, že objektivní činnost bude vždy zvláštní ve vztahu k obecné odpovědnosti za zavinění) ustanovení o objektivní odpovědnosti za provozní činnost, které připouští „širší“ možnost liberace, zatímco za

kvalifikovanou činností, ze které plynou též kvalifikovaná rizika, by provozovatel odpovídal na základě speciálního ustanovení, postihujícího právě provoz (činnost) zvláště nebezpečný, tedy zvýšená rizika, která tato činnost provází, a tomu by odpovídal též přísnější režim této odpovědnosti. Kategorie kvalifikovaných činností (provozů zvláště nebezpečných) by pak bezpochyby pokrývala provoz všech motorových dopravních prostředků i všech letadel bez ohledu na pohon (viz v kapitole 2, část A – důvody nebezpečnosti provozu takových dopravních prostředků) a provoz ostatních dopravních prostředků by byl případně postihován „pouze“ odpovědností za provozní činnost, tedy činností, která je subjektu odpovědnosti z nějakého důvodu vlastní.

Zavedení obdobného principu však předpokládá zásadní revizi českého občanského práva, což se vzhledem k příslovečné neochotě naší politické reprezentace k radikálním krokům zatím jeví jako hudba vzdálené budoucnosti. Současné úpravě by však prospělo i např. upřesnění pojmů „provoz“, „zvláštní povaha provozu“ či „provozovatel“. Jak bylo výše naznačeno (viz část A), vážné problémy může přinášet odlišné chápání těchto pojmů v oblasti občanskoprávní odpovědnosti a oblasti pojištění této odpovědnosti (tedy kategorii finančněprávní). Například, v současné době se uvažuje o novelizaci zákona č. 168/1999 Sb., která by za přestupek označila též pouhé stání (resp. odstavení) nepojištěného vozidla na veřejné komunikaci, což by ovšem ve svém důsledku znamenalo, že i toto stání vozidla je považováno za provoz. Z hlediska občanskoprávní úpravy odpovědnosti se však něco takového jeví velmi sporně, jelikož zde je odpovědnost za škodu primárně vázána na provoz

dopravy, se kterou již stání vozidla bezprostředně nesouvisí; tím pádem by zřejmě byla stanovena povinnost mít vozidlo pojištěné i pro situace, kdy odpovědnost za jeho provoz nemá místo. Jestliže občanský zákoník stanoví, že *provozovatel odpovídá za škodu vyvolanou zvláštní povahou provozu*, měl by též určit kritéria (a to třeba např. i negativním výčtem), podle jakých se takové události mají posuzovat, a přímo tak vymezit též případy, na které se vztahuje pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, a pro které je tudíž nutné mít vozidlo pojištěné. Odpadlo by tak rozšiřování takových případů ad hoc v zákoně č. 168/1999 Sb., což jak je vidět, může být dosti sporné.

Obdobně by z mnohých poznatků soudní praxe bylo možno vyvodit též zákonnou definici provozovatele, jakožto osoby, která vozidlo (dopravní prostředek) trvale vlastním jménem, ku vlastnímu prospěchu užívá; zde je dobré poukázat na definice použité v zákonech č. 56/2001 Sb. a č. 361/2000 Sb., které jsou možná užitečné, nicméně problematické už jen tím, že podle nich je *provozovatelem* ten, kdo vozidlo *provozuje*. Následně by povinnost uzavřít povinné pojištění odpovědnosti z provozu vozidla měla být stanovena této osobě nikoliv vlastníkovi, přičemž kontrola plnění této povinnosti by byla prováděna na základě zápisu v příslušné evidenci.

¹ Bušta, Příkryl: Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla s komentářem a souvisejícími předpisy, s. 16

² tamtéž, s. 19

Seznam použitých pramenů:

Knappová M., Švestka J. a kolektiv: Občanské právo hmotné, svazek I. a II., ASPI, 2002

Brejcha A.: Odpovědnost v soukromém a veřejném právu, Codex, ASPI, 2000

Holub M., Fiala J., Bičovský J.: Občanský zákoník, poznámkové vydání s judikaturou a literaturou, Linde Praha, 2005

Bušta P., Příkryl V.: Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla s komentářem a souvisejícími předpisy, Lenka Buštová – Venice Music Production, 2004

Kopecký K.: Povinné ručení – otázky a odpovědi, GRADA, 2005

Internetový server Ministerstva dopravy a spojů České Republiky a Ministerstva vnitra České Republiky, www.mdcz.cz a www.mvcr.cz