



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze jako soud odvolací rozhodl v senátu složeném z předsedkyně JUDr. Heleny Horákové a soudkyň JUDr. Markéty Čermínové a Mgr. Lucie Králové ve věci žalobce: **České dráhy, a.s.**, IČ: 70994226, se sídlem nábřeží L. Svobody 1222, 110 15, Praha 1, proti žalovaným: **1. Česká pojišťovna a.s.**, IČ: 45272956, se sídlem Spálená 75/16, Praha 1, **2. René K.**, nar. xxx, bytem xxx, xxx, zast. Mgr. Davidem Netušilem, advokátem se sídlem Václavské nám. 832/19, Praha 1, **3. Martin F.**, nar. xxx, bytem xxx, xxx, **4. Vlastimil K.**, nar. xxx, bytem xxx, xxx, **5. Česká republika - Ministerstvo vnitra**, IČ: 00007064, se sídlem Nad Štolou 936/3, Praha 7, o náhradu škody 20,977.689,64 Kč s přísl., k odvolání žalobce a prvního žalovaného proti rozsudku Obvodního soudu pro Prahu 1 ze dne 25. července 2012 č.j. 19 C 17/2011-167

t a k t o :

- I.** Rozsudek soudu I. stupně se ve výroku ad I. **m ě n í** tak, že žaloba ve vztahu vůči prvnímu žalovanému se zamítá.
Ve vztahu mezi žalobcem a prvním žalovaným nemá žádný z účastníků právo na náhradu nákladů řízení před soudy obou stupňů,
- II.** Ve výroku ad II. se rozsudek soudu I. stupně **m ě n í** tak, že nárok žalobce vůči druhému žalovanému je po právu v rozsahu 65 %.
- III.** Ve výrocih ad III. a IV. se rozsudek soudu I. stupně **p o t v r z u j e**.
- IV.** Ve výroku ad V. se rozsudek soudu I. stupně **m ě n í** tak, že nárok žalobce vůči druhému, třetímu a čtvrtému žalovanému ve zbývajících 25 % není po právu.

O d ů v o d n ě n í

Napadeným rozsudkem (mezitímním a zčásti částečným) soud I. stupně vyslovil, že nárok žalobce vůči prvnímu žalovanému je z 25 % po právu (výrok ad I.), vůči druhému žalovanému z 15 % (výrok ad II.), vůči třetímu a čtvrtému žalovanému vždy z 5 % (výrok ad III. a IV.), ve zbývajících 50 % vůči žalovaným 1, 2, 3 a 4 není po právu (výrok ad V.). Proti

pátému žalovanému žalobu zamítl (výrok ad VI.) a rozhodl, že ve vztahu mezi žalobcem a pátým žalovaným nemá žádný z účastníků právo na náhradu nákladů řízení. Ve vztahu mezi žalobcem a žalovanými ad 1) až 4) tak rozhodl mezitímním rozsudkem, ve vztahu mezi žalobcem a pátým žalovaným částečným rozsudkem.

Rozhodl takto o žalobě, již se žalobce domáhá na žalovaných zaplacení částky 20 977 689,64 Kč s příslušenstvím jakožto náhrady škody. K té dle žaloby došlo dne 19. 3. 2007 na železničním přejezdu v kilometru 451, 415 mezi železničními stanicemi Vraňany a Dolní Beřkovice v důsledku střetu vlaku R 784 s osobním automobilem AUDI A 8 registrační značky xxx řízeným Vlastimilem K., žalovaným 4. Provozovatelem tohoto automobilu byl Josef N., bytem xxx, xxx. Osobní automobil byl pojištěn u České pojišťovny, a.s., prvního žalovaného. Ze šetření nehody vyšlo najevo, že žalovaní č. 2, 3 a 4 zanechali záměrně osobní automobil AUDI na železničním přejezdu za účelem pojistného podvodu. Za to byli pravomocně odsouzeni rozsudky Krajského soudu v Praze 6 T 75/2007 z 27. 2. 2008 ve spojení s rozsudkem Vrchního soudu v Praze z 19. 6. 2008 sp. zn. 1 To 26/2008 a z 2. 10. 2008 1 To 34/2008. Nárok vůči prvnímu žalovanému žalobce opřel o zákon 168/1999 Sb. o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. Žádal, aby soud uznal všechny čtyři žalované k solidárnímu plnění podle žaloby. Podáním doručeným soudu 8. 2. 2012 soudu žalobce rozšířil žalobu na pátého žalovaného, Ministerstvo vnitra České republiky. Doplnil tvrzení tak, že z vyšetřování Inspekce Policie ČR vyšly v roce 2011 najevo nové skutečnosti, z nichž vyplývá, že se na nehodě z 19. 3. 2007 podíleli i policisté Policie ČR, a navrhl, aby se soud zabýval oznámením, které měli učinit policisté vůči výpravčímu ŽST Vraňany za účelem zastavení provozu na hlavní trati.

Druhý žalovaný René K. se k žalobě písemně vyjádřil tak, že nárok neuznává, uvedl, že na celé události má největší podíl viny pracovník Českých drah, a.s., který byl o poruše vozidla na železničním přejezdu mezi železničními stanicemi Vraňany a Dolní Beřkovice cestou tísňové linky Policie České republiky včas informován, ale zastavil jinou vlakovou soupravu na jiné trati a nezabránil tak střetu vlakové soupravy s motorovým vozidlem. Kromě toho namítl promlčení, neboť podle něj počala promlčecí doba běžet 19. 3. 2007 a skončila po dvou letech. Dále uvedl, že jde o odpovědnost za škodu provozovatele motorového vozidla podle § 427 občanského zákoníku, tímto provozovatelem byl Josef N. vůz byl pojištěn u prvního žalovaného, který má povinnost škodu nahradit.

První žalovaný nárok žalobce neuznal. Učinil nesporným, že předmětný vůz AUDI A8 RZ xxx byl ke dni 19. 3. 2007 havarijně i pro případ odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozu pojištěn u žalované České pojišťovny, a.s. Namítl, že škoda vznikla tak, že žalovaní č. 2, 3 a 4 se dopustili trestné činnosti za účelem pojistného podvodu a v důsledku jejich činnosti a v důsledku pochybení zaměstnance Českých drah, výpravčího, který nepřijal příslušná opatření k uzavření trati, došlo ke škodě. Tzv. povinným ručením jsou kryty výlučně škody vzniklé provozem pojištěného vozidla. V projednávané věci nevznikla škoda provozem vozidla, z trestních rozsudků o žalovaných 2, 3 a 4 vyplývá, že bylo jejich úmyslem poškodit podvozek předmětného vozidla a následně vůči pojišťovně uplatnit nárok na plnění z havarijního pojištění. Druhý žalovaný se v trestním řízení výslovně doznal, že výsledné postavení vozu v kolejišti bylo jeho záměrem. Vůz tedy v rozhodném okamžiku nebyl v provozu, škoda na majetku žalobce nebyla způsobena provozem pojištěného vozidla. Šlo o typický princip pojistného podvodu. Dále první žalovaný namítl, že ke vzniku škody došlo na místě, které není pozemní komunikací ve smyslu zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, jak to vyžaduje zákon č. 168/1999 Sb. v ustanovení § 1 odst. 2. Škoda totiž vznikla na místě ležícím mimo železniční přejezd v kolejišti, v místě veřejnosti nepřístupném. První žalovaný zároveň namítl nedostatek své pasivní věcné legitimace v tomto řízení. Pro

případ, že by pasivní věcná legitimace byla soudem v řízení shledána, uplatnil spoluzavinění na straně žalobce, neboť zaměstnanec žalobce, výpravčí ŽST Vraňany Ladislav T. se dopustil trestného činu obecného ohrožení z nedbalosti podle § 180 odst. 1,2 písm. b) odst. 3 písm. a) trestního zákona a byl za to pravomocně odsouzen. Výpravčí nesprávně pochopil informaci podanou policejním důstojníkem, nevyhodnotil věc jako mimořádnou událost a uzavřel jinou, místní a méně frekventovanou trať. Interní předpis žalobce uvádí, že pokyny v dopravní službě musí být stručné a srozumitelné, aby bylo vyloučeno jakékoliv nedorozumění.

Třetí žalovaný nárok žalobce neuznal, hlavní chybu spatřil v jednání výpravčího, i když prvotní příčinou byl pokus o pojistný podvod. Rozhodně ale žalovaní 2, 3 a 4 neměli úmysl vykolejit vlak. Chybu zřejmě dle něj udělala i Policie ČR, což vyplývá z telefonické komunikace mezi policistou a výpravčím.

Čtvrtému žalovanému Vlastimilu K. byla žaloba a předvolání k jednání doručeno náhradním způsobem, k žalobě se nevyjádřil.

Pátý žalovaný vyslovil ve vztahu k sobě nesouhlas a nedůvodnost žaloby, a to především proto, že dovozování nároku na základě zák. č. 273/2008 Sb. není případné, neboť tento zákon 19. 3. 2007 byl neúčinný. Ministerstvo vnitra nemá právní subjektivitu. Navíc dodal, že Generální inspekce bezpečnostních sborů se zabývala možným pochybením příslušníků Policie ČR v případě předmětné dopravní nehody a ze šetření vyplynulo, že ze strany Policie ČR k pochybení nebo k naplnění skutkové podstaty jakéhokoliv trestného činu nedošlo.

Po provedeném řízení soud I. stupně při svém rozhodnutí vyšel ze zjištění, že dne 19. 3. 2007, žalovaný č. 2 najel vozidlem na železniční přejezd, na přejezdu zatočil vůz šikmo vpravo na koleje tak, aby spodní částí vozidla zachytil o koleje. To se mu podařilo, po zastavení vozu v kolejišti již nevyjel ven. Vůz zůstal stát šikmo v kolejišti mezi kolejemi ve směru Praha - Ústí nad Labem. Vozidlo se do kolejiště dostalo v důsledku svého provozu, žalovaný č. 2 vjel do kolejiště za účelem poškození vozu, nikoliv za účelem toho, aby tam vozidlo zanechal. Žalovaný č. 4 oznámil dopravní nehodu Policii ČR ve 21.13 hodin 9 vteřin, Policie ČR telefonicky oznámila překážku železničního provozu výpravčímu ŽST Vraňany a na místo samé se dostavila ještě před vykolejením vlaku a v rozsahu několika desítek minut provedla na místě zásah. Výpravčí ŽST Vraňany oznámení Policie ČR nesprávně vyhodnotil, učinil pouze to, že zatelefonoval do ŽST Straškov a nařídil zastavení provozu na trati, odlišné od té, na níž stála překážka v podobě vozu AUDI. Vlak R 784 ve 21.28 hodin vjel do ŽST Vraňany, měl návěst „Volno“ na odjezdovém návěstidle, v místě železniční tratě označeném km 451.420 narazil do vozu AUDI, částečně sjetého do kolejiště, ve 21.29 hodin 44 vteřin rychlostí 136 km/h a vykolejil. Policie ČR následně vyšetřovala příčinu nehody, za tím účelem byl provoz na železniční trati na určitou dobu zastaven. Žalovaní 2, 3 a 4 byli za uvedené jednání pravomocně odsouzeni za trestné činy, a to druhý žalovaný za trestný čin pojistného podvodu ve stádiu pokusu a obecného ohrožení z nedbalosti dle ust. § 180 odst. 1, 2 písm. b) a 3 písm. a) trestního zákona účinného ke dni 19.3.2007, České dráhy a.s. byly v tomto trestním řízení odkázány s nárokem na náhradu škody na řízení ve věcech občanskoprávních. Žalovaní č. 3 a 4 Martin F. a Vlastimil K. byli odsouzeni za pomoc k pokusu trestného činu pojistného podvodu, obžaloby z trestného činu obecného ohrožení byli soudem pravomocně zproštěni (rozsudky Krajského soudu v Praze 6T 75/2007 ze dne 27. 2. 2008 a Vrchního soudu v Praze 1 To 34/2008 z 2. 10. 2008). Soudy v případech žalovaných č. 3 a 4 v odůvodnění zdůraznily, že tito žalovaní se za odměnu 5000,-Kč každý podíleli na trestné činnosti René K., spočívající v pojistném odvodu, před spácháním trestného činu dostatečně informovali René K. o frekventovanosti železniční tratě, na které se rozhodl

uskutečnit své podvodné trestné jednání. Také zaměstnanec žalobce, výpravčí Ladislav T., byl trestně odsouzen za trestný čin obecného ohrožení z nedbalosti dle ust. § 180 odst. 1, 2 písm. b) a 3 písm. a) tr. zák., a to k podmíněnému trestu.

Poté po právní stránce soud I. stupně dospěl k závěru, že ve vztahu k žalovaným 1) až 2) je žaloba po právu, a to v souladu s ust. § 415 a 420 o.z. (pokud jde o odpovědnost žalovaných 2, 3 a 4) a s ust. § 427 a násl. o.z. (pokud jde o prvního žalovaného). Ve smyslu ust. § 441 o. z. shledal též spoluzavinění na vzniku škody na straně žalobce. Toto dle odůvodnění napadeného rozsudku je dáno tím, že žalobce neměl ve svých předpisech systém jednoznačné identifikace železničních přejezdů a skrze jednání svého zaměstnance Ladislava T., odsouzeného pravomocně za trestný čin rozsudkem Okresního soudu v Mělníku 3 T 40/2008 ve spojení s rozhodnutími odvolacího a dovolacího soudu pro spáchání trestného činu obecného ohrožení z nedbalosti dle ust. § 180 odst. 1, 2 písm. b) a 3 písm. a) trestního zákona, spolupodílel na vzniku škody. Podíl žalobce jako poškozeného na způsobené škodě, spočívající v nedostatečném způsobu označení železničních přejezdů, který se podílel na nedorozumění policisty a výpravčího, soud hodnotí jako souběžnou příčinu vzniku škody. Podíl žalobce jako poškozeného, spočívající v konkrétním jednání výpravčího, přistoupil k prvotním příčinám vzniku škody jako příčina následná, kdyby jí však nebylo, bylo by možno škodě zcela nebo v převažujícím rozsahu zabránit. Toto spoluzavinění pak posoudil v rozsahu 50 % vzniklé škody. Ve vztahu k pátému žalovanému nárok neshledal důvodným v důsledku důvodně a správně uplatněné námitky promlčení. Odpovědnost zbylých žalovaných (1 – 4) shledal tedy v rozsahu 50 % s tím, že na prvního žalovaného připadá podíl 25 %, a to s ohledem na jeho objektivní odpovědnost za škodu ve smyslu ust. § 427 a 428 o.z. a zák. č. 168/1999 Sb. o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. V souvislosti s posledně citovaným zákonem soud I. stupně mimo jiné konstatoval, že ust. § 7 tohoto právního předpisu obsahuje výluky z pojištění, když z objektivní odpovědnosti rozhodně není vyloučeno, když je škoda způsobena v souvislosti s porušením jiných právních předpisů (trestního práva). Dále uzavřel, že pokud jde o to, co je míněno pozemní komunikací, zákon odpovědnost za škodu způsobenou provozem vozidla neohraničuje provozem na pozemních komunikacích. V daném případě se předmětný vůz dostal do místa škody provozem po pozemní komunikaci, která kříží železnici. Neshledal též důvody k tzv. liberaci dle § 428 o.z. Škoda sice byla vyvolána zvláštní povahou provozu, ale současně nebyla způsobena okolnostmi, jež mají původ v provozu, jakými mohlo být např. smetení vozidla ze silnice poryvem větru, přílivovou vlnou, tedy zpravidla by se jednalo o případy živelních pohrom. Pokud jde o podíly na odpovědnosti za škodu žalovaných 2, 3 a 4, nejvyšší míru odpovědnosti (zavinění) shledal v případě druhého žalovaného a určil je v rozsahu trojnásobku zavinění ostatních dvou žalovaných. K tomuto závěru dospěl především proto, že žalovaný č. 2 se dopustil trestné činnosti, která v definované skutkové podstatě přímo obsahuje děj, kterým ke vzniku škody došlo. Byl shledán vinným, subjektivní stránka trestného činu byla právně kvalifikována jako vědomá nedbalost. Co se týče žalovaných č. 3 a 4, ohledně jejich podílu na trestné činnosti je – jak dále soud I. stupně zdůvodnil - procesní soud vázán rozhodnutími o vině a trestu, jednalo se o podíl na pokusu trestného činu pojistného podvodu, jehož „vedlejším, nechtěným produktem“ se stala škoda vzniklá na majetku žalobce. Obžaloby z trestného činu obecného ohrožení soudy tyto žalované zprostitily, ani nedbalostní zavinění na tom, že by železničnímu provozu vytvořili překážku, nebylo shledáno. Odsouzený Martin F. měl v celé trestné činnosti nejpasivnější roli, odsouzený Vlastimil K. zase, když oznámil dopravní nehodu vozu AUDI A8 policii podle původního scénáře pojistného podvodu, splnil tak do jisté míry obecnou povinnost předejít škodě.

Výrok o nákladech řízení mezi žalobcem a pátým žalovaným byl zdůvodněn odkazem na ust. § 142 odst. 1 a contrario s tím, že úspěšnému účastníku žádné nevznikly.

Proti rozsudku podali včasné odvolání žalobce (proti výrokům ad I. – V.) a první žalovaný (proti výrokům I. až IV.).

Žalobce se ve svém odvolání zaměřil zhruba na dva okruhy námitek. Především namítal, že soud I. stupně nedostatečně zdůvodnil, proč dospěl k závěru o dílčí odpovědnosti za škodu v případě žalovaných, a v tomto směru považuje napadený rozsudek za nepřezkoumatelný. Mimo jiné zdůraznil, ve smyslu ust. § 438 odst. 2 o. z., že smyslem solidární odpovědnosti je rovněž zajistit ochranu poškozenému a zvýšit jeho možnosti na získání náhrady škody. Namítal i nesprávné právní posouzení odpovědnosti za škodu prvního žalovaného, kdy v daném případě vztah mezi poškozeným a pojistitelem nelze chápat jako klasický odpovědnostní vztah mezi „škůdce“ a poškozeným, kdy se tedy zjišťuje „míra zavinění pojistitele“. Druhý okruh námitek se vztahoval k posouzení spoluzavinění žalobce, tedy zejména s ohledem na jednání (nedbalostní zavinění) výpravčího T. Skutečnost, že zaměstnanec žalobce, výpravčí pan Ladislav T., byl v souvislosti s předmětnou nehodou uznán vinným ze spáchání trestného činu obecného ohrožení z nedbalosti, neznamená dle žalobce, že žalobce je odpovědný za vznik mimořádné události z 50 %. Jednání výpravčího nebylo rozhodně bez dalšího způsobilé způsobit předmětnou událost. Navrhl proto, aby odvolací soud rozsudek soudu I. stupně ve výrocích ad I, II., III., IV. a V. zrušil a v tomto rozsahu věc vrátil soudu prvoinstančnímu k dalšímu řízení.

První žalovaný v první řadě nesouhlasil se závěrem soudu, že škoda na vlaku byla způsobena provozem předmětného vozidla dle zák. č. 168/1999 Sb., tedy konkrétně, že vozidlo, které žalovaní 2 – 4 umístili v prostoru kolejiště, bylo v provozu. Podrobně rozebírá a vysvětluje situaci, kdy vozidlo je v provozu a kdy o provozu jako takovém nelze hovořit, a to jak z pohledu obecného, tak v konkrétním projednávaném případě. Podle jeho názoru o provozu v dané věci nelze hovořit od momentu, kdy druhý žalovaný po důkladném zaklínění vozidla v kolejišti toto opustil. Od tohoto okamžiku, tedy cca 20 minut před příjezdem vlaku, již vozidlo v provozu nebylo, nikdo v něm neseděl, nikdo nečinil žádné úkony bezprostředně směřující k jízdě, přivolání policisté vyčkávali na příjezd vyprošťovací techniky. Od té doby již vozidlo tvořilo překážku na trati stejně, jako by mohla tvořit jakákoli jiná movitá věc. Škoda na vlaku tedy nebyla způsobena provozem předmětného vozidla, které již v době příjezdu vlaku a vzniku škody při srážce v provozu nebylo a toliko tvořilo překážku na trati jakákoli jiná věc. Nejednalo se o případ střetu silničního a železničního provozu ve smyslu ust. § 431 o.z.. Kromě toho nutnou podmínkou použití ust. § 431 o.z. je, že všichni účastníci střetu jsou provozovateli. Není-li jeden z účastníků střetu provozovatelem, potom nepřichází v úvahu vypořádání vzniklé škody podle § 431 o.z. Nikdo ze žalovaných 2 – 4 nebyl provozovatelem předmětného vozidla, tím byl Josef N. Druhá podstatná oblast odvolacích námitek prvního žalovaného se týkala procentuálního rozložení míry odpovědnosti. Z trestního řízení vyplynulo, že provozovatel vozidla Josef N. neměl na trestné činnosti žádný podíl, o ničem nevěděl, což potvrdil i hlavní iniciátor trestného činu – druhý žalovaný, a nemohl tudíž učinit ničeho k odvrácení nebezpečí škody. První žalovaný však souhlasil s tím, že v případě odpovědnosti žalovaných 2 – 4 je namístě použití ust. § 438 odst. 2 o.z. s tím, že podíl žalovaných 3 a 4 byl o něco málo nižší než v případě druhého žalovaného jako iniciátora a strůjce celé události. Motiv však u všech těchto tří pachatelů byl shodný – zjištěné důvody. Přitom k osobě druhého žalobce první žalovaný ještě dodal, že se jedná o zkušenou kriminálně závadovou osobu s bohatou trestnou minulostí a specializací v oblasti pojistných podvodů, žalovaní 3 a 4 jsou rovněž osobami s trestní minulostí, dobře věděli o tom, co druhý žalovaný činil a za jakým účelem, s jeho jednáním byli nejen srozuměni, ale přímo s ním souhlasili a pomáhali mu. Všichni tři také neudělali zhola nic pro odvrácení škody, ačkoli právě v jejich moci byla největší možnost zabránit škodě. Druhý žalovaný proto navrhl, aby odvolací soud

napadené rozhodnutí změnil tak, že žaloba vůči tomuto žalovanému bude zamítnuta a vůči druhému žalovanému je po právu z 20 %, vůči třetímu a čtvrtému žalovanému vždy po 15 %.

Žalobce v písemném vyjádření k odvolání prvního žalovaného se soustředil zejména na diskuzi – vyvracení názoru tohoto odvolatele k otázce existence provozu předmětného vozidla s tím, že – s poukazem na rozhodnutí uveřejněné pod R 39/75 – za střet provozů dopravních prostředků ve smyslu ust. § 431 o.z. je třeba považovat i náraz jedoucího motorového vozidla do zastaveného motorového vozidla, které řidič uvedl do klidu nebo s nímž přerušil jízdu, ale nechal je stát bez možnosti v případě potřeby zasáhnout, takže s tímto vozidlem nepřestal být účastníkem silničního provozu.

Druhý žalovaný v písemném vyjádření k odvolání žalobce se v podstatě ztotožnil se závěry napadeného rozsudku, rozsudek i řízení před soudem I. stupně považuje za úplné, rozhodnutí dostatečně a řádně odůvodněné, a to i pokud jde o rozvržení míry zavinění. K tomu ještě dodal, že on se spíše kloní k názoru, že žalobce na vzniklé škodě nese i vyšší podíl než určený soudem I. instance, a proto v případě, pokud by bylo napadené rozhodnutí zrušeno, považoval by za podstatné podrobněji zkoumat právě podíl a příčinnou souvislost jednání pracovníka žalobce na vzniklé škodě, vyústěný případně i ve výlučné zavinění.

K odvolání žalobce se stručně vyjádřil i pátý žalovaný s tím, že jeho se týkají pouze výroky ad VI a VII, které nejsou odvoláními napadeny.

Odvolací soud přezkoumal rozsudek soudu I. stupně a řízení mu předcházející dle § 212 a násl. o.s.ř. v rozsahu napadeném odvoláními a tato shledal důvodnými.

V první řadě je třeba konstatovat, že soud I. stupně pro své mezitímní rozhodnutí provedl náležitá skutková zjištění a z nich učinil i správné skutkové závěry, proto odvolací soud z nich vycházel a v tomto směru odkazuje na podrobné zdůvodnění napadeného rozsudku. Jen v souhrnu je tedy třeba zopakovat, že jednoznačně bylo prokázáno, že ke střetu osobního automobilu s rychlíkem došlo v místě a proto, že vozidlo umístili do kolejí žalovaní ad 2 – 4 (v konečné fázi druhý žalovaný), a to za účelem spáchání trestné činnosti (pojistného podvodu), v důsledku čehož žalobci vznikla škoda (v podrobnostech viz zejména strana 9 napadeného rozsudku). Po skutkové stránce ani odvolatelé soudu I. stupně nevytýkali pochybení či nesprávnost rozhodnutí.

Při právním posouzení odpovědnosti za předmětnou škodu se odvolací soud ztotožňuje i se závěry soudu I. stupně, pokud jde o odpovědnost druhého, třetího a čtvrtého žalovaného, tedy že tito žalovaní nepochybně svým trestním (protiprávním) jednáním – jak je popsáno ve skutkových zjištěních i závěrech v odůvodnění napadeného rozsudku – žalobci způsobili škodu ve smyslu ust. § 420 a 415 o.z. Spornou právní otázkou mezi žalobcem a prvním žalovaným bylo posouzení odpovědnosti prvního žalovaného, tedy zda tento žalovaný odpovídá za vzniklou škodu z titulu tzv. objektivní odpovědnosti dle ust. § 427 a násl., resp. spolu se žalobcem dle ust. § 431 o.z. Soud I. stupně odpovědnost prvního žalovaného posoudil dle § 431 o.z. s tím, že se v případě střetu automobilu a rychlíku jednalo o střet provozů dvou provozovatelů, a s tím, že ve smyslu ust. § 428 o.z. se tento žalovaný své odpovědnosti nezprostil, když tato liberace přichází zpravidla v úvahu v případě živelních katastrof a podobných nepředvídatelných přírodních událostí, a s tím, že podle judikatury o neodvratitelnou škodu půjde především tehdy, když škodě nebylo možno zabránit za současného stavu poznání a techniky žádným opatřením. Taková situace však nenastala v projednávané věci.

Odvolací soud však shledal důvodnými argumenty prvního žalovaného, že především je třeba si ujasnit pojem provozu dopravy ve smyslu ust. § 427 odst. 1 o.z., neboť základním předpokladem této odpovědnosti je škodní událost vyvolaná zvláštní povahou **provozu** dopravních prostředků. Takovou událostí se rozumí každá okolnost provozu dopravního prostředku, která je vzhledem ke svému zvýšenému nebezpečnému působení objektivně způsobila vyvolat škodu (typicky např. rychlost dopravního prostředku, vykolejení apod.). Motorové vozidlo je v provozu nejen tehdy, když se pohybuje, ale i tehdy, když sice stojí, ale v chodu je jeho motor; provozem motorového vozidla je i příprava k jízdě a bezprostřední úkony po skončení jízdy, jakož i úkony potřebné k údržbě vozidla (viz R9/1972). Potud by se pro projednávanou věc jevílo, že je namístě právní posouzení, jak je provedl soud I. stupně. Nicméně je třeba vycházet z celkové konkrétní skutkové situace – a zde je možno poukázat na jinou judikaturu, a to rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR sp. Zn. 2 Cz 10/74 (uveřejněné ve Sbírce soudních rozhodnutí a stanovisek pod R 39/75). V něm je vysloven názor, že: „Za střet provozů dopravních prostředků ve smyslu ustanovení § 431 o.z. je třeba považovat i náraz jedoucího motorového vozidla do zastaveného motorového vozidla, které řidič uvedl do klidu nebo s nímž přerušil jízdu, ale **nenechal** je stát bez možnosti v případě potřeby zasáhnout, takže s tímto vozidlem nepřestal být účastníkem silničního provozu.“ Jde o názor, který byl zastáván judikaturou již v minulosti, a to ve vztahu k zák. č. 85/1935 Sb. z a n., podle něhož: “O provoz motorového vozidla jde i tehdy, když sice ani nepracuje zdroj jeho motorické síly, ani nijak se vozidlo nepohybuje, ale ze všech okolností jeho stavu, v jaké je právě vozidlo na místech vytčených v § 45, odst. 1, uved. zák., je zřejmé, že je vozidlo přímo buď již připraveno, anebo připravováno k tomu, aby bylo uvedeno do výkonu své činnosti (funkce) jakožto motorové vozidlo ve smyslu § 1 uved. zák., anebo že byvši ve výkonu této své činnosti zařadeno jako samostatné motorové vozidlo do dopravního provozu na místech uvedených v § 45, odst. 1, uved. zák., tuto činnost na oněch místech ještě neskončilo, nýbrž zůstává takovou složkou v celkovém dopravním provozu na oněch místech jako motorové vozidlo, že na ně jako na motorové vozidlo musí mít ostatní uživatelé míst určených pro obecnou dopravu náležitý zřetel při pravidelném jejich užívání; v tomto provozu je dotud, dokud nebylo z něho vyřadeno vhodným a místu, času, jakož i jiným možným okolnostem přiměřeným způsobem (na př. takovým postavením mimo pravidelnou jízdní dráhu, že není překážkou pravidelné obecné dopravy a že při ní není třeba mít na ně zřetel). Za uvedených předpokladů může býti i stojící motorové vozidlo v provozu a může jíti o střet provozů motorových vozidel ve smyslu § 48, odst. 1, uved. zák., narazilo-li na ně jiné jedoucí motorové vozidlo.“ Jsou to však situace, které nenastaly v této projednávané věci. Prvý žalovaný totiž zcela vědomě vozidlo ponechal v kolejišti s úmyslem dále je neprovozovat, vozidlo nebylo připraveno ani připravováno k tomu, aby bylo uvedeno do výkonu své činnosti jakožto motorové vozidlo.

Odvolací soud tedy uzavřel shodně s prvním žalovaným, že se v daném případě nejednalo o provoz dopravního prostředku dle § 427 o.z. nepřichází tudíž ani odpovědnost dle § 431 o.z., potažmo ani dle § 420 event. § 415 o.z., která nebyla ani skutkově tvrzena.

Z tohoto důvodu odvolací soud rozsudek soudu I. stupně ve výroku ad I. dle § 220 odst. 1 o.s.ř. změnil tak, že ve vztahu k prvnímu žalovanému žalobu zamítl. Vzhledem k tomu, že tímto rozhodnutím bylo řízení mezi těmito dvěma účastníky skončeno, bylo třeba rozhodnout o nákladech řízení mezi nimi před soudy obou stupňů. Odvolací soud o nich rozhodl dle § 142 odst. 1 a 224 odst. 1 o.s.ř. , když prvnímu žalovanému žádné náklady nevznikly.

Namítanou otázkou posléze byla i míra spoluúčasti ostatních žalovaných (2 – 4), případně spoluzavinění žalobce. Zde opět odvolací soud vycházel z náležitě zjištěného

skutkového stavu soudem I. stupně, jak je popsán v odůvodnění napadeného rozsudku. Je však toho názoru, že nejvyšší míru odpovědnosti za způsobenou škodu nese druhý žalovaný, který byl iniciátorem uvedeného trestního jednání, v konečné fázi byl to i on, který vozidlo na kolejiště umístil, i on – v porovnání se žalovanými 3 a 4 – má nejbohatší trestnou minulost, ten, který v poslední fázi předmětného jednání nevzal v úvahu varování a nabádání od upuštění této činnosti žalovaných 3 a 4. Naopak odvolací soud, shodně se soudem I. stupně, účast dalších dvou žalovaných na způsobené škodě posoudil jen v podstatně nižší míře, neboť vzal v úvahu, že „pouze“ s trestným jednáním druhého žalovaného souhlasili a pomáhali mu v něm, v poslední chvíli jej i nabádali od upuštění tohoto skutku, čtvrtý žalovaný byl tím, kdo zatelefonoval policii. Za této situace dle názoru odvolacího soudu ve smyslu ust. § 438 o.s.ř. je namístě stanovit míru odpovědnosti vůči druhému žalovanému v rozsahu 65 % - a v tomto směru byl dle § 220 odst. 1 o.s.ř. změněn výrok ad II/ napadeného rozsudku, při ponechání 5 % míry odpovědnosti u dalších dvou žalovaných – proto ve výrocích týkajících se těchto žalovaných (ad II/ a IV/) – byl rozsudek soudu I. stupně dle § 219 o.s.ř. potvrzen. Uvedené podíly spoluúčasti žalovaných ad 2 – 4 se dále odvíjejí od podílu spoluzavinění poškozeného (žalobce) na vzniklé škodě ve smyslu ust. § 441 o.z. I zde byl zjištěn nepochybný skutkový děj v tom směru, že žalobce především „prostřednictvím“ svého zaměstnance, výpravčího Ladislava T., se na škodě podílel formou nedbalostního plnění svých povinností, pro které byl shledán i trestně odpovědný a pravomocně odsouzen k podmíněnému trestu (v rozporu s interními předpisy nesprávně vyhodnotil informaci policie o překážce na trati, v důsledku čehož uzavřel jinou trať, než na níž se překážka – žalovanými 2 – 4 umístěné vozidlo – nacházela). Lze sice přisvědčit prvému žalovanému, že pokud by tento pracovník postupoval řádně při plnění svých povinností, došlo by k zastavení provozu na trati, na níž se překážka nacházela, a nemuselo dojít ke střetu odstaveného vozu s rychlíkem, nicméně je nutno zvažovat prvotní protiprávní jednání a tím je konání žalovaných 2 – 4. Kdyby totiž toho nebylo, nebylo by nutno uvažovat, zda a co porušil pracovník žalobce. Nedbalostní jednání tohoto tedy bylo až následkem jednání uvedených žalovaných. Tato skutečnost i zvážení toho, že L. T. byl odsouzen za nedbalostní trestný čin, zatímco druhý až čtvrtý žalovaný pro úmyslné trestné jednání a u nich navíc šlo o osoby v minulosti pro úmyslné trestné činy odsouzené oproti dosud netrestanému L. T., vedly odvolací soud k závěru o míře spoluzavinění na straně žalobce pouze v rozsahu 25 %. Z toho důvodu byl napadený rozsudek dle § 220 odst. 1 o.s.ř. změněn i ve výroku ad V/.

Proti tomuto rozsudku lze podat dle § 237 o.s.ř. dovolání do dvou měsíců od jeho doručení, prostřednictvím soudu I. stupně k Nejvyššímu soudu ČR.

V Praze dne 19. června 2013

JUDr. Helena Horáková , v.r.
předsedkyně senátu

Za správnost vyhotovení:
Renata Ševčíková