



ČESKÁ REPUBLIKA  
**ROZSUDEK**  
**JMÉNEM REPUBLIKY**

Okresní soud v Novém Jičíně rozhodl soudkyní JUDr. Ivanou Bačovou ve věci

žalobkyně: **České dráhy, a.s.**, IČO 70994226  
sídlem nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1 - Nové Město  
zastoupená advokátem Mgr. Tomášem Tyllem  
sídlem V Celnici 1040/5, 110 00 Praha 1

proti  
žalované: **GENERALI TOWARZYSTWO UBEZPIECZEN SPÓŁKA AKCYJNA**  
zahraniční osoba registrovaná pod č.  
sídlem Postępu, nr 15B, 026 76 Warszawa, Polská republika  
zastoupená advokátem Mgr. Michalem Dlabolou  
sídlem U studánky 250/3, 170 00 Praha 7

**o 33 936 829,00 Kč s příslušenstvím**

**takto:**

- I. **Zamítá se žaloba, kterou se žalobkyně domáhala po žalované úhrady částky 33 936 829 Kč se zákonným úrokem z prodlení z této částky od 16. 7. 2018 do zaplacení.**
- II. **Žalobkyně je povinna zaplatit žalované, k rukám Mgr. Michala Dlaboly, advokáta, se sídlem Praha 7, U Studánky 250/3, náhradu nákladů řízení v částce 441 482 Kč do tří dnů od právní moci rozsudku.**

**Odůvodnění:**

1. Žalobou doručenou Okresnímu soudu v Novém Jičíně dne 18. 7. 2018 se žalobkyně domáhala po žalované zaplacení částky 33 936 829 Kč s příslušenstvím. Uvedla, že žalovaná byla ke dni 22. 7. 2015 pojistitelkou odpovědnosti za škodu způsobenou provozem nákladního automobilu

Shodu s prvopisem potvrzuje Michaela Šustková.

(tažného vozidla – tahače) SCANIA P124, reg. zn. CBY18YJ (PL) na základě mezinárodní pojistné karty č. 00020854240C, platné od 19. 5. 2015 do 18. 5. 2016 a pojistitelkou návěsu (přípojného vozidla) KRONE SDP 27 reg. zn. CBY61AR (PL) na základě mezinárodní pojistné karty č. 0002140311, platné od 26. 6. 2015 do 25. 6. 2016. Dne 22. 7. 2015 v 7:41 hodin došlo v železniční stanici Studénka k mimořádné události ve smyslu § 49 zákona číslo 266/1994 Sb. o drahách, kdy se na železničním přejezdu č. P6501 střetl vlak Ex 512 – hlavové DV CZ-ČD 93 54 6 682 003-9 (PENDOLINO nebo DV 680) se silniční jízdní soupravou tvořenou výše označeným nákladním (tažným) vozidlem zn. SCANIA a návěsem zn. KRONE (dále jen „souprava“). K této nehodě - mimořádné události, došlo v obci Studénka, tedy v obvodu Okresního soudu v Novém Jičíně. Soupravu v době mimořádné události řídil [REDAKCE], zaměstnanec polské podnikatelky, podnikající pod obchodní firmou „Mawi“ [REDAKCE], se sídlem Dziemionna, ul. Polna 30, Nowa Wies Wielka, 86-868, Polsko. Mimořádnou událost šetřila Drážní inspekce pod č.j. 6-2301/2015/DI. Při mimořádné události byly tři osoby usmrceny a zraněno bylo 25 osob. Současně došlo ke vzniku majetkových škod, a to na majetku Správy železniční dopravní cesty, státní organizace (zařízení železniční stanice Studénka), na majetku žalobkyně (zejména na vlakové soupravě Pendolino) a na majetku společnosti JLV a.s. (vybavení pro gastronomické a retailové služby pro zákazníky na cestách). Mimořádnou událost šetřila Policie ČR pod č.j. KRPT-552/DNNJ-2015-JUR-TČ a č.j. KRPT-160152/TČ-2015-070471. Tímto šetřením bylo jednoznačně zjištěno, že nehodu způsobil řidič soupravy pan Slawomir [REDAKCE]. Na základě podané obžaloby Okresní soud v Novém Jičíně rozhodl dne 24. 2. 2016 pod č.j. 20 T 200/2015 tak, že obžalovaný [REDAKCE] byl shledán vinným a pravomocně odsouzen. Okresní soud v Novém Jičíně nepřipustil poškozené s nárokem na náhradu škody v rámci trestního řízení, když uvedl, že z důkazů obsažených ve spise se podává, že obžalovaný se vytýkaného jednání dopustil při výkonu zaměstnání v rámci pracovně právního vztahu u zaměstnavatelky – firmy „Mawi“ [REDAKCE], a proto poškození musí své nároky uplatnit u této firmy. Žalobkyně tak uplatnila nárok na náhradu škody dne 4. 1. 2017 a opětovně dne 31. 8. 2017 u zaměstnavatelky řidiče [REDAKCE], avšak firma „Mawi“ [REDAKCE] na výzvy nereagovala a kontaktu s žalobkyní se účelově vyhýbá. Mimořádná událost ze dne 22. 7. 2015 je pojistnou událostí dle zák. č. 168/1999 Sb. o pojištění za újmu způsobenou provozem vozidla. Podle § 6 odst. 2 zákona má pojištěný právo, aby pojistitel za něj uhradil v rozsahu a ve výši podle občanského zákoníku poškozenému mimo jiné b) újmu způsobenou poškozením, zničením či ztrátou věci a c) ušlý zisk. Dle § 9 má poškozený právo uplatnit nárok na pojistné plnění přímo u příslušného pojistitele. Dle § 9a je povinností každého pojistitele ustanovit v každém členském státě, v němž není pojišťovna usazena, škodního zástupce. V ČR je to GENERALI pojišťovna a.s. § 3a odst. 2 písm. b) zákona č. 168/1999 Sb. stanoví limit pojistného, který musí odpovídat při újmě podle § 6 odst. 2 písm. b) a c) nejméně 35 000 000 Kč bez ohledu na počet poškozených. Převyšuje-li součet nároků uplatněných více poškozenými limit pojistného plnění uvedený v pojistné smlouvě, pojistné plnění se každému z nich snižuje v poměru tohoto limitu k součtu nároků všech poškozených. Limit pojistného plnění za škodu vzniklou poškozením, zničením nebo ztrátou věci a ušlý zisk žalobkyně činí dle ust. § 3a) odst. 2 písm. b) zák. č. 168/1999 Sb. pro tažné vozidlo SCANIA P124 420 35 000 000 Kč a pro přípojně vozidlo KRONE SPD 27 rovněž 35 000 000 Kč. Celkový limit pro obě vozidla tak činí 70 000 000 Kč. Žalobkyně požaduje likvidaci škody, za kterou odpovídá provozovatelka nákladního automobilu SCANIA a návěsu KRONE, „MAWI“ [REDAKCE], z pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem obou vozidel, tedy tahače i návěsu, s pojistným limitem celkem 70 000 000 Kč. Škodním zástupcem žalované podle § 9a zák.č. 168/1999 Sb. je v ČR Generali pojišťovna a.s. Žalobkyně uplatnila dne 20. 9. 2016 u tohoto škodního zástupce žalované nárok na náhradu škody ve výši 219 918 262 Kč, která představovala kvalifikovaný odhad škody na majetku žalobkyně, přičemž upozornila, že konečná výše škody bude známa v roce 2018. Škodní zástupce žalované dne 10. 10. 2016 písemně potvrdil žalobkyni příjem uplatněného nároku a zároveň sdělil, že na pojistnou událost ze dne 22. 7. 2015

se bude vztahovat limit pojistného plnění pouze ve výši 35 000 000 Kč, který bude rozpočítán mezi jednotlivé subjekty uplatňující nárok na náhradu škody dle § 3 odst. 2 písm. b) zák.č. 168/1999 Sb. Dne 22. 2. 2017 škodní zástupce žalované vyplatil žalobkyni zálohu na pojistné plnění ve výši 21 991 826 Kč. Žalobkyně utrpěla při výše uvedené mimořádné události škodu, a to zejména škodu na vozidlech jednotky Pendolino, kde vynaložila prostředky na opravu ve výši 7 792 000 EUR společnosti ALSTOM FERROVIARIA S. p. A, která cenu opravy vyúčtoval fakturami č. 91620227, č. 91620263, č. 91720320, č. 91820223, č. 91720285, č. 91820224, č. 91720286, č. 91820225, č. 91720287, č. 91820313. Celkem tak žalobkyně uhradila společnosti ALSTOM FERROVIARIA S. p. A za opravu vozidel jednotky Pendolino částku 203 152 829 Kč. Na opravu dalších vozidel Pendolino žalobkyně rovněž využila své vlastní opravárenské kapacity a dceřinou společností DPOV, a.s. se sídlem Přerov, Husova 635/1b. Dále žalobkyně vyčíslila škodu sestávající z nákladů DKV Praha – dílčí oprava DV řady 680 interními kapacitami žalobkyně a společnosti DPOV, a.s., mimořádné výkony strojvedoucích, ostatní v částce 1 986 472 Kč, DKV Brno- mimořádné výkony strojvedoucích v částce 7 736 Kč, DKV Olomouc - mimořádné výkony strojvedoucích, doprava zaměstnance v částce 101 593 Kč, CIS Ostrava- náhradní autobusová doprava, zpoždění vlaků v částce 578 520 Kč, CIS Brno – zpoždění vlaků v částce 9 682 Kč, OPT-uplatnění práva z přepravní smlouvy v částce 147 807 Kč, faktura SŽDC, s.o. za šetření mimořádné události č. 2015801013 v částce 13 000 Kč, regresní náhrada p. Černý (strojvedoucí DKV Praha) v částce 5 799 Kč, 016 ušlé tržby v částce 6 228 743 Kč. Celkem tak žalobkyně vyčíslila škodu včetně ušlého zisku částkou 212 232 181 Kč. Dne 17. 7. 2018 škodní zástupce žalované sdělil žalobkyni, že doplatek pojistného plnění ve výši 11 945 003 Kč poukazuje na účet žalobkyně. Celkem tak škodní zástupce žalované přiznal žalobkyni pojistné plnění ve výši 33 936 829 Kč. Škodní zástupce žalované nerozporuje žalobcem vynaložené náklady na odstranění škod způsobených mimořádnou událostí, vyjma regresní náhrady strojvedoucímu panu Černému ve výši 5 799 Kč. Žalobkyně nerozporuje vyčíslení škody provedené škodním zástupcem žalované v Závěrečné zprávě ze dne 17. 7. 2018. Mezi účastníky je sporná výše pojistného plnění náležejícího žalobkyni, které by dle názoru žalobkyně mělo činit 67 873 658 Kč (tedy dvojnásobek vyplaceného pojistného plnění). Škodní zástupce žalované plnil pouze z pojištění odpovědnosti z provozu tahače reg. zn. CBY18YJ, přičemž žalobkyně je přesvědčena, že pojistná událost se měla likvidovat z pojištění jak tahače, tak návěsu. Škodní zástupce žalované odkazuje na ustálený právní výklad, podle kterého se přívěs/návěs okamžikem připojení k tažnému vozidlu považuje za součást provozu nákladního vozidla, nikoli za samostatný provoz. Z toho důvodu zastává názor, že škoda vzniklá v souvislosti s předmětnou nehodou byla způsobena provozem jediného vozidla, tj. tažného vozidla, a je tedy na místě vycházet z pojistného limitu pro věcnou škodu ve výši 35 000 000 Kč. S tímto názorem žalobkyně nesouhlasí, a proto zaslala žalované předžalobní upomínku dne 4. 7. 2018, ve které požaduje doplatek pojistného plnění v částce 34 600 000 Kč z pojištění návěsu. Tuto upomínku žalobkyně zaslala v době, kdy neměla k dispozici přesnou částku pojistného plnění ze Závěrečné zprávy škodního zástupce žalované. Úhradu této částky požadovala v termínu do 15. 7. 2018. Od 16. 7. 2018 je tak žalovaná v prodlení s úhradou dlužné částky. Žalobou se žalobkyně domáhá úhrady doplatku pojistného plnění v částce 33 936 829 Kč se zákonným úrokem z prodlení od 16. 7. 2018 do zaplacení.

2. Žalovaná navrhovala zamítnutí žaloby, přičemž učinila nesporným, že:
3. Žalovaná byla ke dni 22. 7. 2015 pojistitelkou tahače návěsů tov. zn. SCANIA reg.zn. CBY18YJ/PL a návěsu tov. zn. KRONE reg.zn. CBY61AR/PL. Provozovatelkou tahače a návěsu byla ke dni 22. 7. 2015 [REDAKCE]. Dne 22. 7. 2015 došlo k mimořádné události - nehodě – pojistné události. Nehodu způsobil řidič jízdní soupravy tvořené tahačem a návěsem, a to v rámci plnění svých pracovních úkolů, jako zaměstnanec firmy [REDAKCE]. Za újmu vzniklou žalobkyni při této nehodě odpovídá [REDAKCE] podnikající pod firmou „Mawi“. Újma vzniklá žalobkyni při této nehodě byla způsobena provozem vozidla a žalované

pojišťovně vznikla povinnost vyplatit žalobkyni pojistné plnění za vzniklou újmu. Žalovaná pojišťovna stanovila výši škody vzniklé žalobkyni při této nehodě částkou 211 228 144 Kč. Žalovaná žalobkyni poskytla za tuto škodu pojistné plnění ve výši 33 936 829 Kč, když dle § 3a odst. 2 zák. č. 168/1999 Sb. vycházela z limitu pojistného plnění ve výši 35 000 000 Kč a toto plnění snížila všem poškozeným poměrně a vyplatila všem poškozeným celkem částku 35 000 000 Kč (*žalobkyni 33 936 829 Kč, SŽDC 1 004 769 Kč, pojišťovně Kooperativa 25 112 Kč, HZS Moravskoslezského kraje 33 290 Kč*). Žalovaná uvedla, že žalobkyně má nárok na pojistné plnění pouze ve výši jedenkrát 33 936 829 Kč z titulu neoddělitelné odpovědnosti za újmu způsobenou provozem jediné jízdní soupravy tvořené tahačem a návěsem, kdy návěs, jako vozidlo vlečené jiným motorovým vozidlem, je z hlediska provozu součástí vlekoucího vozidla. Újma by byla způsobená výlučně provozem návěsu pouze tehdy, když by bylo její příčinou „aktivní“ působení přípojného vozidla, typicky v situaci, kdy přípojné vozidlo není zapojeno do jízdní soupravy s tažným vozidlem a v této době dojde k újmě např. v důsledku nedostatečného zajištění proti pohybu či v důsledku technické závady. Jelikož v daném případě byla škoda způsobena tím, že tahač návěsu a k němu připojený nákladním návěs, naložený hliníkovými a nerezovými plechy, vjel na železniční přejezd v době, kdy byla dávana výstraha přejezdového zabezpečovacího zařízení a následně v době, kdy se již jízdní souprava nacházela na přejezdu, došlo ke sklopení závor, přičemž větší část soupravy zůstala stát v kolejisti železniční trati a do soupravy narazila příjíždějící vlaková souprava, je zřejmé, že výše uvedeným „aktivním“ působením samotného návěsu k újmě nedošlo a návěs byl v době vzniku újmy součástí jízdní soupravy tvořené tahačem a návěsem.

4. Spor účastníků tak spočívá v okolnosti, že na souzené nehodě měl účast jednak tahač návěsů tov. Zn. Scania, reg. zn. CBY18YJ/PL a jednak návěs tov. zn. Krone, reg. zn. CBY61AR/PL, přičemž žalobkyně tvrdí, že má z tohoto důvodu nárok na pojistné plnění od žalované ve výši dva krát 33 936 829 Kč, tj. jednou z odpovědnosti za škodu způsobenou provozem tahače a jednou z odpovědnosti za škodu způsobenou provozem návěsu. S tímto názorem žalovaná nesouhlasí.
5. Žalobkyně je českou právnickou osobou zapsanou v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze v oddílu B, vložka 8039. Žalovaná je zahraniční právnickou osobou se sídlem v Polsku a vzhledem k zahájení řízení dne 18. 7. 2018, je nezbytné právní důsledky tohoto přeshraničního prvku posuzovat podle čl. 66 odst. 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) **1215/2012 ze dne 12. 12. 2012** o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech (**Brusel I bis**). Mezinárodní příslušnost českých soudů vyplývá z tzv. základní mezinárodní příslušnosti zakotvené v čl. 1 odst. 1 ve spojení s čl. 12 nařízení Brusel I, podle kterého ve věcech pojištění odpovědnosti nebo pojištění nemovitostí může být pojistitel žalován kromě případů uvedených v čl. 11 odst. 1. a 2., u soudu místa, v němž nastala škodná událost. Podle čl. 13 odst. 2 Nařízení, na žalobu, kterou poškozený podává přímo proti pojistiteli, se použijí čl. 10, 11, 12, je-li taková přímá žaloba přípustná. Při rozhodování soud postupoval podle českého právního řádu v souladu s čl. 4.1. **Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 864/2007 ze dne 11. 7. 2007 (Řím II)**, podle kterého je rozhodným právem pro mimosmluvní závazkové vztahy, které vznikají z civilních deliktů, právo země, kde škoda vznikla. Ke škodné události došlo v obci Studénka, tj. v obvodu Okresního soudu v Novém Jičíně. Je tak dána i místní příslušnost tohoto soudu k projednání věci. Dle čl. 3 **vyhl. MZV č. 130/1976 Sb. o úmluvě o právu použitelném pro dopravní nehody**, jsou rozhodným právem vnitřní předpisy státu, na jehož území došlo k nehodě.
6. Z provedených důkazů má soud prokázáno a mezi účastníky je nesporné, že:
7. Dne 22. 7. 2015 v 7:41 hod. došlo v železniční stanici Studénka k mimořádné události ve smyslu § 49 zák. č. 266/1994 Sb. o drahách, kdy se na železničním přejezdu č. P6501 střetl vlak Ex 512-hlavové DV CZ-ČD 93 54 6 682 003 – 9 (Pendolino nebo DV 680) se silniční jízdní soupravou

tvorenou tahačem návěsů tov. zn. SCANIA reg. zn. CBY18YJ/PL a nákladním návěsem tov. zn. KRONE reg.zn. CBY61AR/PL. Souprava přepravovala z Polska do Maďarska hliníkové a nerezové plechy. Při mimořádné události byly tři osoby usmrčeny a zraněno bylo 25 osob. Současně došlo ke vzniku majetkových škod, a to na majetku Správy železniční dopravní cesty, státní organizace (zařízení železniční stanice Studénka), na majetku žalobkyně (zejména na vlakové soupravě Pendolino) a na majetku společnosti JLV a.s. (vybavení pro gastronomické a retailové služby pro zákazníky na cestách).

8. Soupravu v době této mimořádné události řídil polský státní příslušník [redacted], zaměstnanec podnikatelky podnikající pod firmou „Mawi“ [redacted], se sídlem Dziemionna, ul. Polna 30, Nowa Wies Wielka, 86-868, Polsko, který byl uznán vinným ze spáchání přečinu obecného ohrožení z nedbalosti a byl pravomocně odsouzen za to, že dne 22. 7. 2015 v 07.42 hod. ve Studénce, na silnici č. III/46427, jako řidič nákladní soupravy – tahače zn. Scania polské reg. zn: CBY18YJ s návěsem zn. Krone polské reg. zn: CBY61AR, vykonávající pracovní jízdu pro svého zaměstnavatele – MAWI - [redacted], převoz nákladu z Polska do Maďarska, při jízdě po ulici Nádražní ve směru na ulici 2. května v místě železničního přejezdu č. P6501 vjel se soupravou na železniční přejezd v době, kdy již více než 30 sekund byla dávána výstraha přejezdového zabezpečovacího zařízení, a to dvěma červenými střídavě přerušovanými světly a přerušovaným zvukem zvonku, následně v době, kdy se již se soupravou nacházel na železničním přejezdu a došlo ke sklopení závor, na přejezdu se soupravou zastavil a cca 6 sekund s ní stál v kolejišti, poté jen mírně popojel ve směru jízdy ke sklopené závoře k ulici 2. května, přičemž s větší částí soupravy zůstal stát v kolejišti celostátní elektrifikované dvojkolejné železniční trati č. 305B a do soupravy narazila po druhé staniční koleji přijíždějící vlaková souprava ČD Expres č. 512 Pendolino jedoucí z výchozí stanice Bohumín do cílové stanice Františkovy Lázně, v níž se nacházelo 141 osob (135 cestujících a 6 členů posádky), kdy strojvůdce soupravy [redacted] v reakci na v kolejišti stojící nákladní soupravu, za použití rychlobrzdy stačil snížit rychlost jízdy vlaku z 160 km/h na nárazovou rychlost 142 km/h, při které přední část soupravy Pendolino narazila do pravého boku nákladní soupravy v místě za kabinou řidiče, která se odtrhla od podvozku a zůstala i s řidičem na železničním přejezdu, zbytek nákladní soupravy byl tlačěn před vlakovou soupravou až do prostoru konce druhého nástupiště železniční stanice Studénka, kde došlo k zastavení vlakové soupravy, přičemž kromě osob nacházejících se ve vlaku byly v bezprostředním ohrožení života též osoby nacházející se v bezprostřední blízkosti železniční tratě, zejména pracovníci SŽDC provádějící údržbu železničního svršku, neboť po střetu a při následném tlačení nákladní soupravy před vlakem odlétávaly části vlaku, nákladní soupravy a nákladu až desítky metrů daleko. (ze zprávy Drážní inspekce o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události č.j. 6-2301/2015/DI, z obžaloby č.j. 2 ZT 149/2015-82 podané Okresnímu soudu v Novém Jičíně dne 12. 11. 2015, z rozsudku OS v Novém Jičíně č.j. 20 T 200/2015-2428).
9. Tuto mimořádnou událost šetřila Drážní inspekce pod č.j. 6-2301/2015/DI a o výsledcích šetření zpracovala zprávu, ve které je uvedeno : „Na mimořádné události zúčastněné silniční motorové vozidlo bylo tvořeno tahačem návěsů tov. zn. SCANIA P124 420 a nákladním návěsem tov. zn. KRONE SDP 27 o vlastní hmotnosti tahače 7,955 t a návěsu 7,400 t, naložené hliníkovými a nerezovými plechy, uloženými na 17 dřevěných paletách o hmotnosti nákladu 17,958 t. Celková hmotnost silničního motorového vozidla činila 33,330 t. Tahač návěsu byl dlouhý 5,95 m, plachtový návěs 13,62 m. Silniční motorové vozidlo bylo dynamikou nehodového děje zaklíněno pravou stranou do v čele vlaku řazeného hlavového DV CZ- ČD 93 54 6 682 003-9 a sunuto (smýkáno) až do místa zastavení vlaku. Kabina i s řidičem silničního motorového vozidla se ihned po střetnutí s vlakem násilně oddělila od tahače a zůstala stát otočena o cca 165° na přejezdové vozovce železničního přejezdu, a to v prostoru staniční koleje 4 žls. Studénka. V průběhu sunutí (smýkání) torza silničního motorového vozidla toto zasahovalo do průjezdného průřezu souběžných staničních kolejí 1 a 4. V době průjezdu podél ostrovního

nástupiště č. 2 žst. Studénka, situovaného vpravo staniční koleje 2, sunuté (smýkané) torzo silničního motorového vozidla zasahovalo také do volného schůdného, veřejně přístupného prostoru nástupiště“. Z vysvětlení řidiče jízdní soupravy bylo zjištěno, že tento neregistroval světelnou výstrahu PZZ doplněnou akustickou signalizací. Pohledem do stran na dráhu se přesvědčil, zda může bezpečně přejet a rychlostí cca 5 km/hod vjel na železniční přejezd. Když se blížil ke konci železničního přejezdu, před silničním motorovým vozidlem se uzavřela zadní závorová břežna. Proto řidič vozidlo zastavil, a to co nejbližší před zadními sklopenými břežny. Následně postřehl vysokou rychlostí z pravé strany vozidla příjezd vlaku. Vzhledem k rychlému sledu událostí pouze pevně uchopil volant, přičemž ho napadla možnost řešení situace proražením sklopeného závorového břežna. Následovalo střetnutí, po kterém zůstal sedět v kabině tahače, která byla utržena od rámu tahače (*ze zprávy Drážní inspekce o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události č.j. 6-2301/2015/DI*).

10. Mimořádnou událost rovněž šetřila Policie ČR pod č.j. KRPT-552/DNNJ-2015-JUR-TČ a č.j. KRPT-160152/TČ-2015-070471. Tímto šetřením bylo jednoznačně zjištěno, že nehodu způsobil řidič soupravy pan [REDACTED]. Na základě podané obžaloby proti [REDACTED], stíhanému pro přečin obecného ohrožení z nedbalosti podle § 273 odst. 1, 2 písm. b), 3 písm. b), 4 trestního zákoníku, Okresní soud v Novém Jičíně rozhodl dne 24. 2. 2016 pod č.j. 20 T 200/2015 tak, že obžalovaný [REDACTED] byl shledán vinným a pravomocně odsouzen. Okresní soud v Novém Jičíně nepřipustil poškozené s nárokem na náhradu škody v rámci trestního řízení, když uvedl, že z důkazů obsažených ve spise se podává, že obžalovaný se vytýkaného jednání dopustil při výkonu zaměstnání v rámci pracovně právního vztahu u zaměstnavatelky – firmy „Mawi“ [REDACTED], a proto poškození musí své nároky uplatnit u této firmy (*z přípojeného spisu Okresního soudu v Novém Jičíně sp.zn. 20 T 200/2015*).
11. Provozovatelkou tahače a návěsu byla ke dni 22. 7. 2015 firma „Mawi“ - [REDACTED], která odpovídá za újmu vzniklou žalobkyni při této nehodě (*z přípojeného spisu Okresního soudu v Novém Jičíně sp. zn. 20 T 200/2015*).
12. Žalovaná byla ke dni 22. 7. 2015 pojistitelkou tahače návěsů tov. zn. SCANIA reg. zn. CBY18YJ/PL. Pojistné bylo stanoveno na částku 3 690 PLN ročně (*z pojistky č. 0002085424*) a nákladního návěsu tov. zn. KRONE reg. zn. CBY61AR/PL. Pojistné bylo stanoveno na částku 115 PLN ročně (*z pojistky č. 0002140311*).
13. Jak nákladní automobil SCANIA (tahač), tak návěs KRONE byly v době pojistné události pojištěné na minimální částky pojistného krytí, které jsou dány čl. 9 Směrnice Evropského parlamentu a rady 2009/103/ES, tedy u škody na zdraví 1 000 000 EUR na každého poškozeného nebo 5 000 000 EUR na každou škodnou událost, bez ohledu na počet poškozených a při věcné škodě 1 000 000 EUR na každou škodnou událost, bez ohledu na počet poškozených. Limit pojistného plnění za škodu vzniklou poškozením, zničením nebo ztrátou věci a ušlý zisk žalobkyně činí dle ust. § 3a) odst. 2 zákona č. 168/1999 Sb. pro tahač SCANIA P124 420 částku 35 000 000 Kč a pro přípojně vozidlo KRONE SDP 27 rovněž 35 000 000 Kč. Celkový limit za obě vozidla tak činí 70 000 000 Kč (*z mezinárodní pojistné karty č. 0002085424 a z mezinárodní pojistné karty 0002140311*).
14. Žalobkyně uplatnila dne 4. 1. 2017 a opětovně dne 31. 8. 2017 nárok na náhradu újmy v rozsahu, který žalobkyni odmítá uhradit žalovaná, u polského zaměstnavatele [REDACTED] – firmy „Mawi“ – [REDACTED], který za škodu primárně odpovídá. Firma „Mawi“ [REDACTED] na výzvy žalobkyně nereagovala (*z výzvy k náhradě škody*).
15. Žalobkyně nahlásila vznik škodní události škodnímu zástupci žalované dne 23. 7. 2015. Pojistná událost je vedena u škodního zástupce žalované pod číslem 15/66.00.00131 (*z blášení pojistné události*). Žalobkyně dopisem ze dne 20. 9. 2016 uplatnila u škodního zástupce žalované nárok na

náhradu újmy ve výši 219 918,262 Kč (*z uplatnění nároku na náhradu újmy ze dne 20. 9. 2016*). Žalovaná pojišťovna stanovila výši škody vzniklé žalobkyni při této nehodě částkou 211 228 144 Kč a dne 22. 2. 2017 vyplatila zálohu na pojistné plnění ve výši 21 991 826 Kč (*z výpisu z účtu žalobkyně ze dne 22. 2. 2017*).

16. Dne 17. 7. 2018 škodní zástupce žalované sdělil žalobkyni, že doplatek pojistného plnění ve výši 11 945 003 Kč bez DPH poukazuje na účet žalobkyně (*z podání ze dne 17. 7. 2018*). Škodní zástupce žalované tak poskytl žalobkyni pojistné plnění v celkové výši 33 936 829 Kč, když dle § 3a odst. 2 zák. č. 168/1999 Sb. vycházel z limitu pojistného plnění ve výši 35 000 000 Kč a toto plnění snížil všem poškozeným poměrně a vyplatil všem poškozeným celkem částku 35 000 000 Kč (*žalobkyni 33 936 829 Kč, SŽDC 1 004 769 Kč, pojišťovně Kooperativa 25 112 Kč, HZS Moravskoslezského kraje 33 290 Kč*). Žalobkyně dne 4. 7. 2018 zaslala žalované předžalobní upomínku, ve které požaduje doplatit rozdíl v pojistném plnění v částce 34 600 000 Kč do 15. 7. 2018 (*z upomínky*). Žalovaná doplatek pojistného plnění v této výši žalobkyni nezaplatila s tím, že návěs/přívěs se okamžikem připojení k tažnému vozidlu považuje za součást provozu tažného vozidla, nikoli za samostatný provoz. Z toho důvodu škodní zástupce žalované zastává názor, že, že újma vzniklá v souvislosti s uvedenou nehodou byla způsobena provozem jediného vozidla, tj. vozidla tažného a je tedy na místě vycházet z pojistného limitu pro věcnou škodu ve výši 35 000 000 Kč.
17. Soud ve věci provedl řadu dalších listinných důkazů vztahujících se ke struktuře celkové újmy na majetku žalobkyně, avšak z těchto důkazů neučinil žádná zjištění, neboť výše újmy vzniklá žalobkyni v souvislosti s uvedenou nehodou, je mezi účastníky nesporná.

18. **Na základě provedeného dokazování soud učinil následující skutkový závěr:**

19. Žalovaná byla ke dni 22. 7. 5015 pojistitelkou tahače návěsů tov. zn. SCANIA reg. zn. CBY18YJ/PL a návěsu tov. zn. KRONE reg.zn. CBY61AR/PL. Provozovatelkou tahače a návěsu byla ke dni 22. 7. 2015 [REDAKCE]. Dne 22. 7. 2015 došlo k mimořádné události - nehodě – pojistné události, kterou způsobil řidič jízdní soupravy tvořené tahačem a návěsem [REDAKCE], a to v rámci plnění svých pracovních úkolů, jako zaměstnanec firmy [REDAKCE] tím, že dne 22. 7. 2015 v 07.42 hod. ve Studénce, na silnici č. III/46427 jako řidič nákladní soupravy – tahače zn. Scania polské reg. zn: CBY18YJ s návěsem zn. Krone polské reg. zn: CBY61AR vykonávající pracovní jízdu pro svého zaměstnavatele – MAWI - [REDAKCE], převoz nákladu z Polska do Maďarska, při jízdě po ulici Nádražní ve směru na ulici 2. května v místě železničního přejezdu č. P6501 vjel se soupravou na železniční přejezd v době, kdy již více než 30 sekund byla dávana výstraha přejezdového zabezpečovacího zařízení a to dvěma červenými střídavě přerušovanými světly a přerušovaným zvukem zvonku, následně v době, kdy se již se soupravou nacházel na železničním přejezdu a došlo ke sklopení závor, na přejezdu se soupravou zastavil a cca 6 sekund s ní stál v kolejišti, poté jen mírně popojel ve směru jízdy ke sklopené závoře k ulici 2. května, přičemž s větší částí soupravy zůstal stát v kolejišti celostátní elektrifikované dvojkolejné železniční trati č. 305B a do soupravy narazila po druhé staniční koleji příjíždějící vlaková souprava ČD Expres č. 512 Pendolino jedoucí z výchozí stanice Bohumín do cílové stanice Františkovy Lázně, v níž se nacházelo 141 osob (135 cestujících a 6 členů posádky), kdy strojvůdce soupravy [REDAKCE] v reakci na v kolejišti stojící nákladní soupravu za použití rychlobrzdy stačil snížit rychlost jízdy vlaku z 160 km/h na nárazovou rychlost 142 km/h, při které přední část soupravy Pendolino narazila do pravého boku nákladní soupravy v místě za kabinou řidiče, která se odtrhla od podvozku a zůstala i s řidičem na železničním přejezdu, zbytek nákladní soupravy byl tlačěn před vlakovou soupravou až do prostoru konce druhého nástupiště železniční stanice Studénka, kde došlo k zastavení vlakové soupravy, přičemž kromě osob nacházejících se ve vlaku byly v bezprostředním ohrožení života též osoby nacházející se v bezprostřední blízkosti železniční tratě, zejména pracovníci

SŽDC provádějící údržbu železničního svršku, neboť po střetu a při následném tlačení nákladní soupravy před vlakem odlétávaly části vlaku, nákladní soupravy a nákladů až desítky metrů daleko. Za újmu vzniklou žalobkyni při této nehodě odpovídá podnikatelka [REDAKCE] podnikající pod firmou „Mawi“. Újma vzniklá žalobkyni při této nehodě byla způsobena provozem vozidla a žalované pojišťovně vznikla povinnost vyplatit žalobkyni pojistné plnění za vzniklou újmu. Žalovaná pojišťovna stanovila výši škody vzniklé žalobkyni při této nehodě částkou 211 228 144 Kč. Žalovaná žalobkyni poskytla za tuto újmu pojistné plnění ve výši 33 936 829 Kč, když dle § 3a odst. 2 zák. č. 168/1999 Sb. vycházela z limitu pojistného plnění ve výši 35 000 000 Kč a toto plnění snížila všem poškozeným poměrně a vyplatila všem poškozeným celkem částku 35 000 000 Kč (*žalobkyni 33 936 829 Kč, SŽDC 1 004 769 Kč, pojišťovně Kooperativa 25 112 Kč, HZS Moravskoslezského kraje 33 290 Kč*). Na výzvu žalobkyně žalovaná odmítla poskytnout pojistné plnění z odpovědnosti za újmu způsobenou provozem návěsu zn. KRONE s tím, že žalobkyně má nárok na pojistné plnění pouze ve výši jedenkrát 33 936 829 Kč z titulu neoddělitelné odpovědnosti za újmu způsobenou provozem jediné jízdní soupravy tvořené tahačem a návěsem.

20. Soud ve věci aplikuje české právo s odkazem na výše uvedená ustanovení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 864/2007 ze dne 11. 7. 2007 (Řím II), podle kterého je rozhodným právem pro mimosmluvní závazkové vztahy, které vznikají z civilních deliktů, právo země, kde škoda vznikla. Ke škodné události došlo v obci Studénka, tj. v obvodu Okresního soudu v Novém Jičíně. Je tak dána i místní příslušnost tohoto soudu k projednání věci. Dle čl. 3 vyhl. MZV č. 130/1976 Sb. o úmluvě o právu použitelném pro dopravní nehody, jsou rozhodným právem vnitřní předpisy státu, na jehož území došlo k nehodě.
21. Dle § 2927 odst. 1) zákona č. 89/2012 Sb. občanský zákoník, kdo provozuje dopravu, nahradí škodu vyvolanou zvláštní povahou tohoto provozu. Stejnou povinnost má i jiný provozovatel vozidla, plavidla nebo letadla, ledaže je takový dopravní prostředek poháněn lidskou silou.
22. *Dle nové úpravy oproti § 427 o.z. dochází k vypuštění slova „motorového“ a nová právní úprava tak dopadá na provozovatele všech vozidel, která nejsou poháněna lidskou silou.*
23. Dle § 2758 odst. 1) zákona č. 89/2012 Sb. občanský zákoník, pojistnou smlouvou se pojistitel zavazuje vůči pojistníkovi poskytnout jemu nebo třetí osobě pojistné plnění, nastane-li **nahodilá událost krytá pojištěním** (pojistná událost), a pojistník se zavazuje zaplatit pojistiteli pojistné.
24. Dle § 2927 odst. 2) zákona č. 89/2012 Sb. občanský zákoník, povinnosti nahradit škodu se nemůže provozovatel zprostit, **byla-li škoda způsobena okolnostmi, které mají původ v provozu**. Jinak se zprostit, prokáže-li, že škodě nemohl zabránit ani při vynaložení veškerého úsilí, které lze požadovat.
25. Dle § 2 zákona č. 168/1999 Sb. o pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla, se pro účely tohoto zákona rozumí a) **vozidlem** silniční vozidlo, zvláštní vozidlo, trolejbus; za vozidlo se nepovažuje vozík pro invalidy, potahové vozidlo a nemotorové vozidlo tažené nebo tlačené pěší osobou, jízdní kolo a koloběžka, pokud nejsou schváleny jako druh vozidla motocykl,
26. c) **cizozemským vozidlem vozidlo**, které je vybaveno cizí státní poznávací značkou, nebo vozidlo, které není vybaveno cizí státní poznávací značkou a je ve vlastnictví fyzické osoby s bydlištěm nebo místem podnikání mimo území České republiky, anebo právnické osoby se sídlem mimo území České republiky.
27. Dle § 2 písm. f) zák. č. 361/2000 Sb. o silničním provozu, pro účely tohoto zákona je **vozidlo** motorové vozidlo, nemotorové vozidlo nebo tramvaj.



28. Dle § 2 písm. f) zák. č. 361/2000 Sb. o silničním provozu, pro účely tohoto zákona je **nemotorové vozidlo** přípojné vozidlo a vozidlo pohybující se pomocí lidské nebo zvířecí síly, např. jízdní kolo, ruční vozík nebo potahové vozidlo.
29. Dle § 3a odst. 1) písm. b) zákona č. 168/1999 Sb. pro účely tohoto zákona se **limitem pojistného plnění** rozumí nejvyšší hranice plnění pojistitele při jedné škodné události. Limity pojistného plnění musí být v pojistné smlouvě uvedeny samostatně, a to způsobem, který odpovídá členění limitů pojistného plnění uvedenému v odstavci 2.
30. Dle § 3a odst. 2) písm. a) zákona č. 168/1999 Sb., limit pojistného plnění musí odpovídat
- při újmě podle § 6 odst. 2 písm. a) nejméně 35 000 000 Kč na každého zraněného nebo usmrčeného včetně náhrady nákladů vynaložených na péči hrazenou z veřejného zdravotního pojištění a regresního nároku podle § 6 odst. 4,
  - při újmě podle § 6 odst. 2 písm. b) a c) nejméně 35 000 000 Kč bez ohledu na počet poškozených; převyšuje-li součet nároků uplatněných více poškozenými limit pojistného plnění uvedený v pojistné smlouvě, pojistné plnění se každému z nich snižuje v poměru tohoto limitu k součtu nároků všech poškozených.
31. Dle § 6 odst. 1 zákona č. 168/1999 Sb., se pojištění odpovědnosti vztahuje na každou osobu, která je povinna nahradit újmu způsobenou provozem vozidla uvedeného ve smlouvě. (Komentář : *V českém právním řádu není přesně vymezen pojem „provoz vozidla“, a to z důvodu nemožnosti pokrýt touto definicí všechny případy, které by přicházely v úvahu, přičemž různé provozy jsou charakterizovány různými znaky. Proto je vykládán soudní praxí s přihlédnutím k individuálním okolnostem. Podle rozhodnutí Nejvyššího soudu SR 1 Cz 42/71 je motorové vozidlo v provozu nejen tehdy, když se pohybuje, ale také tehdy, když sice stojí, ale v chodu je jeho motor. Provozem vozidla je také příprava k jízdě a bezprostřední úkony po ukončení jízdy, stejně jako úkony potřebné k údržbě vozidla. Je právně bezvýznamné, zda škoda byla způsobena samotným motorovým vozidlem nebo plavidlem nebo jejich závěsnými zařízeními. Základními předpoklady, které musí být pro vznik odpovědnosti k náhradě újmy dány jsou : 1) musí se jednat o provoz dopravního prostředku, resp. událost vyvolanou zvláštní povahou provozu, 2) musí vzniknout újma vyjádřitelná v penězích, 3) musí zde být příčinná souvislost mezi nimi)*
32. Dle § 7 odst. 1 zákona č. 168/1999 Sb., pojistitel nehradí škodu podle § 6 odst. 2 písm. b) a c) (...způsobenou škodu vzniklou poškozením, zničením nebo ztrátou věci, ušlý zisk) vzniklou mezi vozidly jízdní soupravy tvořené motorovým a přípojným vozidlem, nebyla – li způsobena provozem jiného vozidla.
33. Dle § 6 odst. 2) zákona č. 168/1999 Sb. o pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla, má pojištěný právo, aby pojistitel za něj uhradil v rozsahu a výši dle občanského zákoníku poškozenému újmu způsobenou poškozením, zničením či ztrátou věci.
34. Dle § 9 zákona č. 168/1999 Sb., má poškozený právo uplatnit nárok na pojistné plnění přímo u příslušného pojistitele.
35. Dle § 9a odst. 1) zákona č. 168/1999 Sb., je povinností každého pojistitele ustanovit v každém členském státě, v němž není pojišťovna usazena, škodního zástupce. To platí i pro pojistitele se sídlem na území jiného než členského státu (dále jen „třetí stát“) s výjimkou těch členských států, ve kterých mu bylo uděleno povolení k provozování pojištění odpovědnosti. Tento škodní zástupce musí mít, jde-li o fyzickou osobu, bydliště nebo místo podnikání, a jde-li o právnickou osobu, sídlo v členském státě, ve kterém byl ustanoven.
36. Dle čl. 9 odst. 1. směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2009/103/ES o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel, aniž jsou dotčeny případné vyšší záruky, které mohou členské státy případně stanovit, vyžaduje každý členský stát, aby částky, pro něž platí povinné pojištění uvedené v článku 3, činily alespoň:

- a) u škody na zdraví minimální částku krytí 1 000 000 EUR na každého poškozeného nebo 5 000 000 EUR na každou škodnou událost, bez ohledu na počet poškozených;
- b) při věcné škodě 1 000 000 EUR na každou škodnou událost, bez ohledu na počet poškozených.
37. Dle § 2 odst. 2 vyhl. č. 123/1974 Sb. kterou se stanoví rozsah a podmínky zákonného pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla provozovaného Českou státní pojišťovnou, jízdní souprava tvořená motorovým vozidlem a vozidlem motorovým či nemotorovým, pracovním strojem nebo nářadím se považuje za jedno motorové vozidlo.
38. Dle § 2 odst. 2 vyhl. č. 492/1991 Sb., kterou se stanoví rozsah a podmínky zákonného pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla, jízdní souprava tvořená motorovým vozidlem a vozidlem motorovým či nemotorovým, pracovním strojem nebo nářadím se považuje za jedno motorové vozidlo. Za jedno motorové vozidlo se však pro účely této vyhlášky nepovažuje jízdní souprava tehdy, jde-li o spojení motorových vozidel vlečným lanem nebo vlečnou tyčí při poskytování pomoci v nouzi, nejde-li o odtah prováděný v rámci podnikatelské činnosti nebo o jízdní soupravu téhož provozovatele.
39. Dle vyhl. MZV č. 130/1976 o Úmluvě o právu použitelném pro dopravní nehody, čl. 3 rozhodným právem jsou vnitřní předpisy státu, na jehož území došlo k nehodě.
40. **Na základě zjištěného skutkového stavu soud dospěl k následujícím právním závěrům:**

O skutkových okolnostech nebylo mezi účastníky sporu. Žalovaná souhlasí a činí nesporným, že újma žalobkyně byla způsobena provozem jízdní soupravy, kterou tvoří tahač a návěs. Žalovaná je dle § 6 odst. 1 zák. č. 168/99 Sb. povinna nahradit újmu způsobenou provozem vozidla uvedeného v pojistné smlouvě. Obě vozidla jízdní soupravy, jak tahač, tak návěs, byla v době pojistné události pojištěna na minimální částky pojistného krytí, které jsou dány čl. 9 Směrnice Evropského parlamentu a rady 2009/103/ES. Limit pojistného plnění za škodu vzniklou poškozením, zničením nebo ztrátou věci a ušlý zisk žalobkyně činí dle ust. § 3a) odst. 2 zákona č. 168/1999 Sb. pro tahač SCANIA P124 420 částku 35 000 000 Kč a pro přípojné vozidlo KRONE SDP 27 rovněž 35 000 000 Kč. Žalovaná poskytla žalobkyni za tuto újmu pojistné plnění ve výši 33 936 829 Kč, když dle zákona č. 168/99 Sb. vycházela z limitu pojistného plnění ve výši 35 000 000 Kč a toto snížila všem poškozeným poměrně a celkem vyplatila všem poškozeným plnou částku pojistného limitu, tedy 35 000 000 Kč z pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem tahače. Celkový limit za obě vozidla tak činí 70 000 000 Kč.

41. Otázkou právního posouzení je, zda má žalobkyně právo na pojistné plnění dle zák. č. 168/99 Sb. v platném znění z titulu odpovědnosti za újmu způsobenou provozem tahače a současně z titulu odpovědnosti za újmu způsobenou provozem návěsu. Základními předpoklady pro vznik odpovědnosti k náhradě újmy jsou: 1) musí se jednat o provoz dopravního prostředku, resp. událost vyvolanou zvláštní povahou tohoto provozu, 2) musí vzniknout újma vyjádřitelná v penězích, 3) musí zde být příčinná souvislost mezi nimi.
42. Nejprve se tedy soud zabýval otázkou, zda obě vozidla, tedy celá jízdní souprava, byla v **provozu**. Situace, kdy se jedná o provoz vozidla, vykládá judikatura velmi široce. Jedním z důvodů pro širší pojetí provozu motorového vozidla je samotné naplnění smyslu a účelu institutu objektivní odpovědnosti za škodu v dopravě. Tím je zvýšená a účinná ochrana poškozených před škodami vyplývajícími z rizikové činnosti, která není člověkem plně ovladatelná, a v případě vzniku škody je pro poškozeného s ohledem na specifický charakter této činnosti podstatně ztížena možnost prokázat předpoklady odpovědnosti za zavinění konkrétního škůdce, jelikož pravidelností v dopravě je komplikovanost nehodových dějů a spolupůsobení několika příčin najednou. V českém právním řádu není přesně definován pojem „PROVOZ VOZIDLA“, a to z důvodu

nemožnosti pokrýt touto definicí všechny případy, které by přicházely v úvahu, přičemž různé provozy jsou charakterizovány různými znaky. Základním znakem provozu dopravního prostředku je POHYB. Dopravní prostředek je věcí movitou, tedy věcí, jejímž základním atributem a účelem je pohyblivost ve vztahu k okolí. Cílem provozování dopravy i dopravního prostředku je vyvinutí pohybu a s tím související přemístování osob a věcí z jednoho místa do místa druhého. Proto je-li dopravní prostředek v pohybu, je i v provozu. Tímto se však pojmový obsah provozu nevyčerpává. Do provozu jsou zařazena i opatření, která souvisí s jízdou, zejména činnosti související s přípravou jízdy (prohlídka vozidla, plnění nádrže, startování ...). Provoz není přerušen nahodilými zastávkami v cestě, zastavení na křižovatce apod. Motorové vozidlo je v provozu i tehdy, jestliže v důsledku selhání řidiče vytvoří překážku pro ostatní účastníky provozu (tedy i provozu jiného druhu), která pro ně představuje bezprostřední nebezpečí kolize, a to bez ohledu na skutečnost, zda je v okamžiku škodné události v chodu motor vozidla nebo zda se vozidlo stalo bezprostředně před škodnou událostí nepojíždícím a z jakých důvodů. (srovnej. *Rozsudek Ns ČR sp.zn. 25 Cdo 3925/2013*). V daném případě, kdy jízdní souprava, kterou tvořil tahač a návěs, byla řidičem dopravena na železniční přejezd, na kterém uvízla mezi sklopenými závory, byla vzhledem k výše uvedenému, nepochybně v provozu. Dle dosavadní právní teorie jedná-li se o dopravní prostředek, u něž je povinnost k náhradě škody vázána na jeho provoz pomocí motorické síly (motorové vozidlo, motorové plavidlo), je prostředek v provozu tehdy, když je takové motorické síly užito. Vozidlo vlečené jiným motorovým vozidlem je z hlediska provozu **součástí** vozidla vlekoucího, tzn. není samostatně v provozu. Dohromady tvoří obě vozidla jízdní soupravu (srovnej *Velký akademický komentář OZ ke dni 1. 4. 2008 – K. Eliáš a spol.*). Dle *komentáře § 427 občanského zákoníku BECK 6. vydání z roku 2001 je nerozhodné, zda škoda byla způsobena motorickým dopravním prostředkem, anebo jeho závěsným zařízením. Tam, kde je motorové vozidlo taženo jiným vozidlem, jde o provoz táhnoucího vozidla. Rovněž není rozhodné, k jakému účelu se motorové vozidlo používá. Dle komentáře ke zák. č. 168/1999 Sb. je právně bezvýznamné, zda škoda byla způsobena samotným motorovým vozidlem nebo plavidlem nebo jejich závěsnými zařízeními.*

43. Mezi účastníky nebylo sporu o tom, že žalobkyni v důsledku této nehody vznikla újma a nebylo ani sporu o výši této újmy.
44. Česká právní úprava v zákoně č. 168/1999 Sb. o pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla, neobsahuje žádná pravidla pro rozdělení odpovědnosti mezi provozovatele tažného vozidla a provozovatele návěsu. Neobsahuje žádná ustanovení o přesunu pojistné ochrany z jednoho vozidla na druhé, ani žádnou výluku z pojištění návěsu po dobu jeho provozu. (V Německu či Polsku taková úprava je obsažena přímo v zákoně o odpovědnosti z provozu vozidla)
45. V dané věci je podstatné, zda újma vzniklá žalobkyni při této nehodě, byla zapříčiněna provozem návěsu, jako tažného vozidla. Vzhledem k výše uvedenému soud zastává názor, že nikoli. V daném případě řidič tahače najel na železniční přejezd, když nerespektoval výstražná znamení. Následně byl na tomto přejezdu uvězněn ztaženými závory a došlo ke střetu s projíždějícím vlakem. Vozidlo tedy dospělo na místo střetu s využitím vlastností pro ně typické, pohybu pomocí motorické síly. Zde vytvořilo překážku bezprostředně vedoucí ke kolizi s vlakem. Obě vozidla jízdní soupravy byla pojištěna pro případ vzniku újmy způsobené jejich provozem, přičemž roční pojistné z odpovědnosti za újmu způsobenou provozem tahače činilo 3 690 PLN a pojistné z odpovědnosti za újmu způsobenou provozem návěsu činilo 115 PLN. Již z tohoto rozdílu ve výši pojistného je patrný odlišný pohled na pojistnou ochranu vztahující se k odpovědnosti za újmu způsobenou provozem tahače či návěsu. Újma, na kterou by se vztahovalo pojištění odpovědnosti z provozu návěsu, by byla taková újma, jejíž příčinou by bylo „aktivní“ působení tažného vozidla, tedy situace, kdy připojené vozidlo není zapojeno do jízdní soupravy s tažným vozidlem (např. v důsledku technické závady nebo nedostatečného zajištění proti pohybu...). V dané věci byl návěs pouze „pasivním“ prvkem jízdní soupravy a příčinou

nehody a tedy příčinou vzniku újmy žalobkyně, bylo „aktivní“ působení tahače, kterým byl návěs ovládán, a který způsobil, že se návěs v okamžiku nehody a střetu s vlakem nacházel na místě jejího vzniku, na které jej tahač dovezl a zastavil. Fakt, že připojené (tažené) vozidlo jízdní soupravy bylo v průběhu nehodového děje odtrženo od vozidla tažného, nemůže na tomto závěru ničeho změnit. Újmu vzniklou žalobkyni tak lze jednoznačně přičítat výlučně provozu tahače, jehož byl návěs pouhou součástí. Jelikož žalovaná poskytla žalobkyni pojistné plnění za újmu způsobenou provozem **tahače** do výše uvedeného pojistného limitu, soud žalobu o úhradu pojistného plnění za újmu způsobenou provozem **návěsu** jako nedůvodnou zamítl.

46. Výrok o náhradě nákladů řízení je odůvodněn ust. § 142 odst. 1 o.s.ř., když žalobkyně měla ve věci plný úspěch. Soud jí tedy přiznal náhradu nákladů potřebných k bránění práva v celkové výši 441 482 Kč. Tato částka sestává z nákladů zastoupení advokátem, kterému náleží odměna stanovená dle § 6 odst. 1 a § 7 vyhlášky č. 177/1996 Sb., advokátního tarifu, (dále jen „a. t.“) z tarifní hodnoty ve výši 33 936 829 Kč sestávající z částky 57 900 Kč za každý z 6 úkonů uvedených v § 11 odst. 1 a. t., včetně 6 paušálních náhrad výdajů po 300 Kč dle § 13 odst. 4 a. t. (*převzetí + příprava zastoupení, podání vyjádření k žalobě, replika ze dne 24. 5. 2019, jednání před soudem dne 4. 6. 2019, 20. 6. 2019, závěrečný návrh ze dne 17. 6. 2019*), skutečné náklady za cestu k jednání dne 4. 6. 2019 a 20. 6. 2019, tj. 2 x Praha – Nový Jičín – a zpět, tj. celkem 2 x 630 km, osobním automobilem Mercedes Benz ML 350, reg. zn. 2AA0985, o průměrné spotřebě 12,23 l/100 km benzínu Natural 95, za cenu 33,10 Kč/1l, sazba základní náhrady 4,10 Kč/Km, tj. celkem v částce 5 133 Kč + náhrada za promeškaný čas dle § 14 vyhlášky č. 177/96 Sb. v platném znění za 2 x 15 půlhodin po 100 Kč tj. 3 000 Kč, hotové výdaje za překlady listinných důkazů dle vyúčtování ze dne 25. 10. 2018 (*překlady pojistek v příloze podání ze dne 11. 2. 2019*) v částce 2 018 Kč a dle vyúčtování ze dne 25. 10. 2018 (*překlad polského zákona v textu podání ze dne 24. 5. 2019*) v částce 377 Kč, a 21 % DPH z částky 364 861 Kč, tj. 76 621 Kč.

#### Poučení:

Proti tomuto rozsudku je možno podat odvolání do 15 dnů ode dne jeho doručení ke Krajskému soudu v Ostravě prostřednictvím podepsaného soudu.

Nesplní-li povinný dobrovolně, co mu ukládá toto vykonatelné rozhodnutí, je možno rozhodnutí vykonat.

Nový Jičín 20. června 2019

JUDr. Ivana Bačová v. r.  
soudkyně