Rozsudek velkého senátu občanskoprávního a obchodního kolegia Nejvyššího soudu ze dne 9. 12. 2020, sp. zn. 31 Cdo 1621/2020, ECLI:CZ:NS:2020:31.CDO.1621.2020.1

Číslo: 27/2022

Právní věta:

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích (silniční zákon), zakládá přísnou (tzv. objektivní) odpovědnost vlastníka komunikace za újmy, jejichž příčinou byla závada ve schůdnosti. Jde o odpovědnost bez ohledu na protiprávnost a zavinění, která je spojena s existencí závady ve schůdnosti, tedy s takovým nedostatkem komunikace, který se vymyká jejímu stavu z hlediska stavebního, dopravně technického i z hlediska celkového působení povětrnostních vlivů a který představuje pro chodce nenadálou a nepředvídatelnou změnu hrozící vznikem újmy. Požadavek předvídavosti chodce ve vztahu k celkové kvalitě komunikace se projeví jen při hodnocení povahy závady ve smyslu § 26 odst. 7 silničního zákona a nemůže být zdvojován v rámci závěru o spoluzpůsobení si újmy poškozeným (§ 2918 o. z.); zde je možno hodnotit již jen další projevy neobezřetnosti chodce při samotném pohybu po takovém úseku komunikace, např. nevhodnou obuv, neadekvátní trasu, způsob pohybu či ovlivnění návykovými látkami, jestliže se skutečně promítly do celkového výsledku, jímž bylo zranění po pádu chodce.

Úpravou silničního zákona není vyloučena obecná odpovědnost vlastníka komunikace za konkrétní porušení právní povinnosti s presumovaným zaviněním, a to podle obecného předpisu, jímž je občanský zákoník. Porušením zákona je v tomto smyslu především porušení povinnosti správy komunikací výslovně zakotvené v § 9 odst. 3 silničního zákona, tj. neplnění povinnosti provádět pravidelné a mimořádné prohlídky, údržbu a opravy komunikace.

Soud: Nejvyšší soud

Datum rozhodnutí: 09.12.2020

Spisová značka: 31 Cdo 1621/2020

Číslo rozhodnutí: 27

Číslo sešitu: 3

Typ rozhodnutí: Rozsudek

Hesla: Náhrada škody

Předpisy: § 26 odst. 7 zákona č. 13/1997 Sb.
§ 2910 o. z.
§ 2918 o. z.
§ 2985 o. z.

Druh: Rozhodnutí ve věcech občanskoprávních, obchodních a správních

Dotčená rozhodnutí:

Rozhodnutí překonaná rozhodnutím velkého senátu:

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 25. 8. 2010, sp. zn. 25 Cdo 1713/2008, uveřejněný pod číslem 140/2011 Sbírky soudních rozhodnutí a stanovisek, část občanskoprávní a obchodní

Související judikatura:

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 25. 8. 2010, sp. zn. 25 Cdo 1713/2008, uveřejněný pod číslem 140/2011 Sbírky soudních rozhodnutí a stanovisek, část občanskoprávní a obchodní

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 8. 9. 2010, sp. zn. 25 Cdo 2731/2008

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 26. 1. 2016, sp. zn. 25 Cdo 134/2014, uveřejněný pod číslem 57/2017 Sbírky soudních rozhodnutí a stanovisek, část občanskoprávní a obchodní

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 21. 11. 2006, sp. zn. 25 Cdo 1304/2006

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 25. 9. 2012, sp. zn. 25 Cdo 2758/2011

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 12. 3. 2015, sp. zn. 25 Cdo 3886/2014

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 28. 4. 2015, sp. zn. 25 Cdo 542/2014

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 30. 6. 2003, sp. zn. 25 Cdo 1495/2003

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 3. 2. 2010, sp. zn. 25 Cdo 3217/2008

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 22. 2. 2017, sp. zn. 25 Cdo 4605/2015

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 21. 12. 2004, sp. zn. 25 Cdo 1036/2004

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 20. 10. 2016, sp. zn. 25 Cdo 4626/2015

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 27. 9. 2007, sp. zn. 25 Cdo 2142/2005

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 20. 12. 2011, sp. zn. 25 Cdo 3701/2009

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 30. 7. 2013, sp. zn. 25 Cdo 684/2012

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 29. 1. 2014, sp. zn. 25 Cdo 3597/2013

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 20. 3. 2014. sp. zn. 25 Cdo 580/2014

Rozsudek Nejvyššího sudu ze dne 19. 3. 2008, sp. zn. 25 Cdo 657/2006

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 21. 3. 2012, sp. zn. 25 Cdo 1535/2011

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 28. 6. 2017, sp. zn. 25 Cdo 832/2016

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 26. 7. 2006, sp. zn. 25 Cdo 1257/2005

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 20. 3. 2021, sp. zn. 25 Cdo 2233/99

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 29. 2. 2012, sp. zn. 25 Cdo 1220/2010

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 31. 10. 2017, sp. zn. 25 Cdo 4042/2016

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 23. 2. 2006, sp. zn. 25 Cdo 65/2005

Nález Ústavního soudu ze dne 12. 4. 2016, sp. zn. I. ÚS 2315/15, N 64/81 SbNU 99

Nález Ústavního soudu ze dne 21. 7. 2015, sp. zn. II. ÚS 2077/14, N 132/78 SbNU 89

Sbírkový text rozhodnutí:

Nejvyšší soud zamítl dovolání žalobkyně proti rozsudku Krajského soudu v Ústí nad Labem ze dne 1. 10. 2018, sp. zn. 8 Co 191/2018.

I.
Dosavadní průběh řízení

1. Rozsudkem ze dne 26. 2. 2018, č. j. 9 C 168/2016-96, Okresní soud v Teplicích zamítl žalobu, jíž se žalobkyně domáhala zaplacení částky 163 667,20 Kč s příslušenstvím (bod I. výroku), a rozhodl o nákladech řízení (bod II. výroku).

2. Okresní soud vyšel ze zjištění, že žalobkyně dne 23. 1. 2014 ve večerních hodinách, kdy osvětlení bylo zajištěno pouze pouličními lampami, přecházela v T. v ulici K. šikmo silnici, a poté, co vstoupila ze zálivu na parkování na kluzký chodník, upadla a utrpěla zlomeninu pravého kotníku. Ulice byla v danou dobu vzhledem k panujícím povětrnostním podmínkám celá namrzlá a chodník byl v místě pádu žalobkyně kluzký. Žalovaný prováděl v místě pravidelnou zimní údržbu podle schváleného plánu, napadaný sníh byl v danou dobu z chodníků odstraněn, avšak v místě vstupu žalobkyně, tedy v okolí odstavených kontejnerů na odpad, se na něm vyskytovaly viditelné sněhové zmrazky. Žalobkyně nevyužila možnosti jít po chodníku a na druhou stranu přejít po přechodu pro chodce, potažmo vstoupit na chodník v místě bez odstavených kontejnerů a mimo záliv pro parkování.

3. Na výše uvedeném skutkovém základě okresní soud poukázal na závěry rozsudku Nejvyššího soudu ze dne 25. 8. 2010, sp. zn. 25 Cdo 1713/2008 [jde o rozsudek uveřejněný pod č. 140/2011 Sb. rozh. obč. (dále jen „R 140/2011“), který je (stejně jako další rozhodnutí Nejvyššího soudu zmíněná níže) dostupný i na webových stránkách Nejvyššího soudu], podle kterého závadou ve schůdnosti pozemní komunikace ve smyslu § 26 odst. 7 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích (dále též jen „silniční zákon“), s níž se pojí objektivní odpovědnost vlastníka, se rozumí natolik významné změny (zhoršení) schůdnosti komunikace, že chodec ani při obezřetné chůzi respektující stav komunikace či důsledky povětrnostních vlivů nemůže jejich výskyt předpokládat a účinně na ně reagovat. Odtud uzavřel, že v projednávané věci stav chodníku definiční znaky závady ve schůdnosti nenaplňoval, neboť kluzká byla v danou chvíli celá ulice, a námraza tudíž nepředstavovala takový nedostatek komunikace, jehož výskyt chodec nemohl předpokládat. Vzhledem k závěrům nálezu Ústavního soudu ze dne 12. 4. 2016, sp. zn. I. ÚS 2315/15 [jde o nález uveřejněný pod číslem 64/2016 Sbírky nálezů a usnesení Ústavního soudu, který je (stejně jako další rozhodnutí Ústavního soudu zmíněná níže) dostupný i na webových stránkách Ústavního soudu], se pak dále zabýval tím, do jaké míry se žalobkyně chovala tak, aby svému úrazu předešla, a nakolik žalovaný v pozici vlastníka dodržel povinnost zajistit, aby komunikace umožňovala bezpečný pohyb chodců. K tomu poukázal na skutečnost, že žalobkyně si přes velmi chladný ráz počasí a s ním spojené riziko námrazy vybrala cestu sice nejkratší, avšak nikoli nejméně nebezpečnou, neboť byla spojena se změnou terénu. Namísto toho, aby využila chůze po chodníku a na druhou stranu ulice přešla po přechodu pro chodce, zvolila šikmou trasu a na chodník vstoupila z vozovky v místě určeném pro

parkování vozidel, navíc v místě, kde průchodu a úklidu bránily kontejnery na odpad, v jejichž okolí se nacházely viditelné zmrazky sněhu. Tímto svým počínáním porušila žalobkyně povinnost přizpůsobit chůzi panujícím povětrnostním podmínkám. Žalovaný naopak své zákonné povinnosti řádně plnil prováděním pravidelné zimní údržby předmětné komunikace pluhováním a solením, a to v přiměřených lhůtách stanovených v nařízení obce. Za daného stavu okresní soud uzavřel, že za vzniklou újmu na zdraví žalovaný neodpovídá, neboť si ji žalobkyně způsobila především sama vlastním neopatrným jednáním.

4. K odvolání žalobkyně Krajský soud v Ústí nad Labem rozsudkem ze dne 1. 10. 2018, č. j. 8 Co 191/2018-117, potvrdil rozsudek okresního soudu (první výrok) a rozhodl o nákladech odvolacího řízení (druhý výrok).

5. Odvolací soud vyšel ze skutkových zjištění okresního soudu a plně se ztotožnil s jeho právními závěry.

II.
Dovolání a vyjádření k němu

6. Proti rozsudku odvolacího soudu podala žalobkyně dovolání, jehož přípustnost dovozuje z ustanovení § 237 zákona č. 99/1963 Sb., občanského soudního řádu (dále též jen „o. s. ř."), argumentem, že dovolacím soudem vyřešená právní otázka má být posouzena jinak (vzhledem k závěrům nálezu Ústavního soudu sp. zn. I. ÚS 2315/15). Dovolatelka namítá, že napadené rozhodnutí spočívá na nesprávném právním posouzení věci (dovolací důvod dle § 241a odst. 1 o. s. ř.), a požaduje, aby Nejvyšší soud napadené rozhodnutí zrušil a věc vrátil odvolacímu soudu k dalšímu řízení.

7. V mezích uplatněného dovolacího důvodu má dovolatelka za to, že napadeným rozhodnutím došlo k porušení jejích ústavně zaručených práv, a to práva na ochranu tělesné a duševní integrity ve smyslu čl. 7 odst. 1 Listiny základních práv a svobod (dále jen „Listina"), zásady závaznosti vlastnictví ve smyslu čl. 11 odst. 3 Listiny, potažmo práva na spravedlivý proces ve smyslu čl. 36 odst. 1 Listiny. Namítá, že soudy založily právní posouzení věci na chybném výkladu pojmu „závada ve schůdnosti" podle ustanovení § 26 odst. 7 silničního zákona, důsledkem čehož nedůvodně zprostily žalovaného odpovědnosti za vzniklou újmu na zdraví. Tento výklad, přejatý z rozhodovací praxe Nejvyššího soudu (srov. R 140/2011), klade nepřiměřený důraz na pojem „předvídatelnost" a vede k chybnému závěru, že je-li stav komunikace možno předvídat, respektive je-li na první pohled pro jejího uživatele patrný, nejde o závadu ve schůdnosti ve smyslu silničního zákona. Dané pojetí zbavuje vlastníka pozemní komunikace odpovědnosti za jakoukoli újmu způsobenou chodcům nedostatečnou údržbou komunikace, čímž jej de facto demotivuje o ni řádně pečovat, a ústí tak v popření smyslu a účelu silničního zákona, jímž je nastolení spravedlivé rovnováhy mezi právy a povinnostmi vlastníků komunikací a jejich uživatelů.

8. Dovolatelka poukazuje na závěry nálezu Ústavního soudu sp. zn. I. ÚS 2315/15, podle něhož lpění na jazykovém výkladu § 26 odst. 7 silničního zákona a na použití slova „předvídat" v definici závady ve schůdnosti nesleduje žádný legitimní cíl a nemá racionální zdůvodnění, neboť vylučuje, aby se chodec domohl náhrady újmy podle silničního zákona, přestože se přizpůsobí nevyhovujícímu stavu komunikace a snaží se svému úrazu předejít. Míní, že nacházela-li se na komunikaci ve vlastnictví žalovaného souvislá ledová vrstva, kterou žalovaný řádně neošetřil posypem solí či štěrkem, představoval takový stav závadu ve schůdnosti ve smyslu § 26 odst. 7 silničního zákona, s níž se pojí odpovědnost vlastníka komunikace; soudy proto postupovaly nesprávně, dospěly-li k opačnému závěru. Jejich výklad vytvořil mezi dovolatelkou v pozici uživatele komunikace a žalovaným v pozici jejího vlastníka neodůvodněnou nerovnost, neboť dovolatelka by podle něho měla dbát na stav chodníku a předpokládat, že na něm může uklouznout, kdežto žalovanému by povinnost k náhradě

újmy vzešlé z pádu na takto neudržované komunikaci nevznikla (s tím, že šlo o předvídatelnou závadu). V neposlední řadě dovolatelka soudům vytýká, že se téměř výhradně zaměřily na posouzení jejího počínání, aniž by obdobným způsobem zhodnotily adekvátnost postupu žalovaného z hlediska řádnosti a včasnosti provádění zimní údržby předmětné komunikace. Vzhledem ke zjištěnému stavu komunikace v době pádu je přitom zřejmé, že údržba v místě nemohla být prováděna dostatečným způsobem.

9. Žalovaný ve vyjádření navrhuje dovolání odmítnout, když se plně ztotožňuje s právním posouzením věci odvolacím soudem. Souhlasí, že to byla především dovolatelka, kdo zapříčinil vznik předmětné újmy na zdraví volbou nevhodné cesty, zatímco on sám v pozici vlastníka komunikace své zákonné povinnosti řádně plnil.

10. Vedlejší účastník ve vyjádření navrhuje dovolání odmítnout nebo zamítnout. Nesouhlasí s tím, že by závěry nálezu Ústavního soudu sp. zn. I. ÚS 2315/15 překonaly dosavadní rozhodovací praxi k výkladu ustanovení § 26 odst. 7 silničního zákona. Poukazuje na to, že ačkoli dovolatelka s ohledem na nepříznivé povětrnostní podmínky měla a mohla předvídat změnu ve schůdnosti komunikace, přesto svůj pohyb nepřizpůsobila povětrnostní situaci a jejím důsledkům. Žalovaný naopak splnil povinnost zajistit, aby komunikace umožňovala bezpečný pohyb chodců, takže zamítavé rozhodnutí odpovídá jak dosavadní judikatuře Nejvyššího soudu, tak závěrům citovaného nálezu Ústavního soudu.

11. Tříčlenný senát č. 25, který měl podle platného rozvrhu práce Nejvyššího soudu projednat a rozhodnout o podaném dovolání, dospěl k závěru, že s ohledem na obsah nálezu Ústavního soudu sp. zn. I. ÚS 2315/15, poukazujícího na nejednotnou rozhodovací praxi Nejvyššího soudu v otázce odpovědnosti vlastníka pozemní komunikace za škodu způsobenou chodcům tzv. závadou ve schůdnosti ve smyslu příslušných ustanovení silničního zákona, respektive nevyhovujícím stavem pozemní komunikace, je třeba tuto otázku řešit komplexně a sjednotit přístup prostřednictvím rozhodnutí velkého senátu občanskoprávního a obchodního kolegia Nejvyššího soudu (dále jen „velký senát“). Z tohoto důvodu rozhodl senát č. 25 podle § 20 odst. 1 zákona č. 6/2002 Sb., o soudech, soudcích, přísedících a státní správě soudů a o změně některých dalších zákonů (zákon o soudech a soudcích), ve znění pozdějších předpisů, o postoupení věci k rozhodnutí velkému senátu. Velký senát věc projednal a rozhodl o ní v souladu s ustanoveními § 19 a § 20 tohoto zákona.

III.
Přípustnost dovolání

12. Vzhledem k době vydání napadeného rozhodnutí se rozhodné znění občanského soudního řádu pro dovolací řízení (v aktuálním znění) podává z bodu 2., čl. II, části první zákona č. 296/2017 Sb., kterým se mění zákon č. 99/1963 Sb., občanský soudní řád, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 292/2013 Sb., o zvláštních řízeních soudních, ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony.

13. Dovolání, které nesměřuje proti žádnému z usnesení vypočtených v § 238a o. s. ř., je přípustné podle § 237 o. s. ř., když pro daný případ neplatí žádné z omezení přípustnosti dovolání vypočtených v § 238 o. s. ř. a napadené rozhodnutí závisí na řešení shora specifikované otázky hmotného práva, která je dovolacím soudem rozhodována rozdílně.

IV.
Důvodnost dovolání

14. V nálezu sp. zn. I. ÚS 2315/15 podrobil Ústavní soud kritice závěry dosavadní rozhodovací praxe Nejvyššího soudu týkající se problematiky odpovědnosti vlastníků místních komunikací a chodníků za tzv. závady ve schůdnosti ve smyslu příslušných ustanovení silničního zákona. Uzavřel, že část

rozhodnutí Nejvyššího soudu (srov. např. rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 27. 9. 2007, sp. zn. 25 Cdo 2142/2005, usnesení Nejvyššího soudu ze dne 20. 12. 2011, sp. zn. 25 Cdo 3701/2009, rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 30. 7. 2013, sp. zn. 25 Cdo 684/2012, rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 29. 1. 2014, sp. zn. 25 Cdo 3597/2013) je založena na východisku, že speciální úprava odpovědnosti za závady ve schůdnosti obsažená v silničním zákoně nevylučuje aplikaci obecné úpravy odpovědnosti za porušení právní povinnosti v občanském zákoníku, existují však i rozhodnutí, podle nichž tato obecná ustanovení aplikovat nelze (srov. např. R 140/2011), respektive rozhodnutí, která se otázkou, zda soudy posoudily případ i z hlediska obecných ustanovení o odpovědnosti, nezabývají (srov. např. usnesení Nejvyššího soudu ze dne 8. 9. 2010, sp. zn. 25 Cdo 2731/2008, rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 21. 3. 2012, sp. zn. 25 Cdo 1535/2011, usnesení Nejvyššího soudu ze dne 17. 12. 2013, sp. zn. 25 Cdo 1158/2013, nebo rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 27. 8. 2014, sp. zn. 25 Cdo 184/2013). Žádnou z těchto judikatorních linií, jež obě omezují odpovědnost vlastníka komunikace podle silničního zákona toliko na případy nepředvídatelných závad, nelze podle Ústavního soudu označit za ústavně konformní, neboť jsou založeny výhradně na jazykovém výkladu ustanovení § 26 odst. 7 silničního zákona, opírají se o použití slova „předvídat“ v definici závady ve schůdnosti, a činí tak právo chodce na náhradu újmy podle silničního zákona závislým na skutečnosti, zda mohl předpokládat nevyhovující stav komunikace. Toto pojetí nezohledňuje, že chodec může uklouznout a utrpět újmu, přestože svou chůzi – vědom si možných rizik – řádně přizpůsobil stavu chodníku, a zbavuje tak vlastníka komunikace v části případů (u předvídatelných závad) odpovědnosti bez jakéhokoli racionálního odůvodnění. Spravedlivé rovnováze mezi právy a povinnostmi dotčených osob neodpovídá podle Ústavního soudu ani závěr dosavadní rozhodovací praxe, že odpovědnost za závady ve schůdnosti má objektivní charakter (R 140/2011), když je vždy zapotřebí zohledňovat otázku možného spoluzavinění chodce. Ústavně konformní interpretace rozhodné právní úpravy spočívá podle Ústavního soudu především v důsledném zkoumání, do jaké míry dostály obě zúčastněné strany svým povinnostem uloženým jim silničním zákonem, tedy chodec povinnosti přizpůsobit svou chůzi stavebnímu a dopravně technickému stavu chodníku (§ 19 odst. 1 silničního zákona) a povětrnostní situaci a jejím důsledkům (§ 26 odst. 2 a 7 téhož zákona), potažmo povinnosti předcházet vzniku újmy, a vlastník komunikace povinnosti zajistit, aby chodníky umožňovaly bezpečný pohyb chodců. Úkolem obecných soudů v řízení o náhradu újmy na zdraví vzniklé kvůli stavu chodníku (místní komunikace) pak bude v návaznosti na konkrétní skutková zjištění v tomto směru posoudit, jak ta která z dotčených osob přispěla ke vzniku újmy, a tyto závěry následně promítnout do aplikace odpovědnosti za závadu ve schůdnosti ve smyslu § 27 silničního zákona. Vzhledem k tomu, že posouzení podle nastíněných principů lze provést již na základě úpravy odpovědnosti obsažené v silničním zákoně, jeví se nadbytečným uvažovat o aplikaci obecných ustanovení o odpovědnosti podle občanského zákoníku, uzavřel Ústavní soud.

15. Vady řízení, k nimž Nejvyšší soud u přípustného dovolání přihlíží z úřední povinnosti (§ 242 odst. 3 o. s. ř.), se ze spisu nepodávají, Nejvyšší soud se proto – v hranicích právních otázek vymezených dovoláním – zabýval tím, zda je dán dovolací důvod uplatněný dovolatelkou, tedy správností právního posouzení věci odvolacím soudem.

16. Právní posouzení věci je obecně nesprávné, jestliže odvolací soud posoudil věc podle právní normy, jež na zjištěný skutkový stav nedopadá, nebo právní normu, sice správně určenou, nesprávně vyložil, případně ji na daný skutkový stav nesprávně aplikoval.

17. Skutkový stav věci, jak byl zjištěn soudy nižších stupňů, dovoláním nebyl (ani nemohl být) zpochybněn a Nejvyšší soud z něj při dalších úvahách vychází.

18. Podle § 2910 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku (dále též jen „o. z.“), škůdce, který vlastním zaviněním poruší povinnost stanovenou zákonem a zasáhne tak do absolutního práva poškozeného, nahradí poškozenému, co tím způsobil. Povinnost k náhradě vznikne i škůdci, který zasáhne do jiného práva poškozeného zaviněným porušením zákonné povinnosti stanovené na

ochranu takového práva.

Dle § 2918 o. z., vznikla-li škoda nebo zvětšila-li se také následkem okolností, které se přičítají poškozenému, povinnost škůdce nahradit škodu se poměrně sníží. Podílejí-li se však okolnosti, které jdou k tíži jedné či druhé strany, na škodě jen zanedbatelným způsobem, škoda se nedělí.

19. Úprava tzv. obecné povinnosti hradit újmu (dřívější terminologií odpovědnosti za újmu), tj. škodu majetkovou i nemajetkovou újmu, je založena na povinnosti poškozeného prokázat, že mu škůdce újmu způsobil porušením zákonem uložené povinnosti; zavinění se za podmínek § 2911 a § 2912 o. z. presumuje. Protiprávnost zde je založena, porušil-li škůdce svým konáním či opomenutím povinnost, kterou mu uložil zákon, a v případě zásahu do nikoliv absolutních práv dokonce jen tehdy, šlo-li o zaviněné porušení takové povinnosti, která byla stanovena právě za účelem ochrany dotčeného práva (princip ochranné normy). Tento typ odpovědnosti je základní, nevyžaduje konkrétní rozvinutí skutkových podstat v zákoně a může stát vedle speciální objektivní odpovědnosti, jako je tomu například u újem způsobených provozem dopravních prostředků, kdy se často kombinuje obecná odpovědnost za porušení zákonem stanovených pravidel silničního provozu při řízení vozidla s objektivní odpovědností za újmy vyvolané zvláštní povahou provozu dopravy či dopravních prostředků ze strany jejich provozovatelů (§ 2927 a násl. o. z.). Není důvodu, aby kombinace těchto odpovědnostních typů nemohla působit i ve sféře správy a údržby pozemních komunikací.

20. Odškodnitelná újma nemusí být pouze výsledkem jednání škůdce, nýbrž i k ní může přispět či ji zcela vyvolat sám poškozený. V rozsahu, v jakém se sám poškozený podílel na způsobení újmy, není dána odpovědnost toho, kdo za škodní událost odpovídá. Chybí pak jeden ze základních předpokladů odpovědnosti, a to příčinná souvislost mezi vznikem újmy a škodní událostí. Při úvaze o podílu na vzniku újmy jde o určení vzájemného vztahu mezi jednáním poškozeného a škůdce a o zvážení všech skutečností, jež přispěly ke způsobení újmy. Zvažují se přitom veškeré příčiny, které bez ohledu na protiprávnost a zavinění nastaly ve sféře poškozeného; ve smyslu zásady *„casum sentit dominus“* („náhodu pociťuje vlastník“) poškozený dokonce nese i následky náhody, která jej postihla, neboť se mu přičítají veškeré okolnosti na jeho straně, jež přispěly ke škodlivému následku, bez nichž by nedošlo ke škodě tak, jak se stala. Toto pravidlo se vztahuje jak k obecné odpovědnosti za újmu, tak k případům odpovědností zvláštních.

21. Ustanovení § 2895 o. z. určuje, že škůdce je povinen nahradit škodu bez ohledu na své zavinění v případech stanovených zvlášť zákonem.

Podle ustanovení § 26 silničního zákona dálnice, silnice a místní komunikace jsou sjízdné, jestliže umožňují bezpečný pohyb silničních a jiných vozidel přizpůsobený stavebnímu stavu a dopravně technickému stavu těchto pozemních komunikací a povětrnostním situacím a jejich důsledkům (odstavec 1). V zastavěném území obce jsou místní komunikace a průjezdní úsek silnice schůdné, jestliže umožňují bezpečný pohyb chodců, kterým je pohyb přizpůsobený stavebnímu stavu a dopravně technickému stavu těchto komunikací a povětrnostním situacím a jejich důsledkům (odstavec 2). Stavebním stavem dálnice, silnice nebo místní komunikace se rozumí jejich kvalita, stupeň opotřebení povrchu, podélné nebo příčné vlny, výtluky, které nelze odstranit běžnou údržbou, únosnost vozovky, krajnic, mostů a mostních objektů a vybavení pozemní komunikace součástmi a příslušenstvím (odstavec 3). Dopravně technickým stavem dálnice, silnice nebo místní komunikace se rozumí jejich technické znaky (příčné uspořádání, příčný a podélný sklon, šířka a druh vozovky, směrové a výškové oblouky) a začlenění pozemní komunikace do terénu (rozhled, nadmořská výška) [odstavec 4]. Povětrnostními situacemi a jejich důsledky, které mohou podstatně zhoršit nebo přerušit sjízdnost, jsou vánice a intenzivní dlouhodobé sněžení, vznik souvislé námrazy, mlhy, oblevy, mrznoucí déšť, vichřice, povodně a přívalové vody a jiné obdobné povětrnostní situace a jejich důsledky (odstavec 5). Závadou ve schůdnosti pro účely tohoto zákona se rozumí taková změna ve schůdnosti pozemní komunikace, kterou nemůže chodec předvídat při pohybu přizpůsobeném

stavebnímu stavu a dopravně technickému stavu a povětrnostním situacím a jejich důsledkům (odstavec 7).

Z ustanovení § 27 silničního zákona pak plyne, že uživatelé dálnice, silnice, místní komunikace nebo chodníku nemají nárok na náhradu škody, která jim vznikla ze stavebního stavu nebo dopravně technického stavu těchto pozemních komunikací (odstavec 1). Vlastník místní komunikace nebo chodníku odpovídá za škody, jejichž příčinou byla závada ve schůdnosti chodníku, místní komunikace nebo průjezdního úseku silnice, pokud neprokáže, že nebylo v mezích jeho možností tuto závadu odstranit, u závady způsobené povětrnostními situacemi a jejich důsledky takovou závadu zmírnit, ani na ni předepsaným způsobem upozornit (odstavec 3). Obec stanoví nařízením rozsah, způsob a lhůty odstraňování závad ve schůdnosti chodníků, místních komunikací a průjezdních úseků silnic (odstavec 6 věta druhá).

Ve výše uvedené podobě, pro věc rozhodné, platila citovaná ustanovení občanského zákoníku a silničního zákona ke dni úrazu žalobkyně (23. 1. 2014), přičemž ustanovení zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku nedoznala změn ani později.

22. Úprava obsažená v silničním zákoně zakládá zpřísněnou (tzv. objektivní) odpovědnost vlastníka komunikace za újmu, která vznikne uživateli (v projednávaném případě chodci a podle § 26 odst. 1 a § 27 odst. 2 silničního zákona obdobně též řidiči) v důsledku zvláštní nekvality komunikace, která je definována pojmem závada ve schůdnosti (ve sjízdnosti). Jde o odpovědnost bez ohledu na protiprávnost a zavinění (za výsledek), s čímž v obecné rovině počítá i § 2895 o. z., která stíhá vlastníka v případě, že nastane zákonem zvlášť kvalifikovaná okolnost, jíž je újma způsobená uvedenou závadou. Tento typ odpovědnosti není nijak výjimečný, objevuje se zejména ve vztahu k činnostem provázeným zvýšenou mírou rizika, a proto je příznivější pro poškozeného, který nemusí v soudním sporu prokazovat protiprávní počínání škůdce, nýbrž pouze to, že mu újma vznikla v příčinné souvislosti se zákonem označenou příčinou. V těchto případech vystupuje do popředí intenzivní právně politický veřejný zájem zajistit právě formou této přísné objektivní odpovědnosti v občanském právu účinnější právní ochranu těm, kdo jsou škodlivými událostmi z této rizikové činnosti postiženi, tj. poškozeným. Navíc nelze přehlížet, že právě provozovatelé těchto činností, z nichž vzniká zvýšené riziko závažných škod, mají nejvíce možností jim sami preventivně čelit. V této souvislosti se v souladu s evropským i světovým trendem (tzv. *strict liability*) sledujícím zajištění účinné ochrany poškozených jako „slabší strany“ hovoří o spravedlivém rozložení rizika, respektive o spravedlivé alokaci škod (srov. v literatuře např. Knappová, M., Švestka, J. a kol. Občanské právo hmotné, svazek II, 3. vydání, Praha, ASPI, 2002, s. 427-428).

23. Popsaná odpovědnost však není absolutní, neboť zákon stanoví liberační důvody (§ 27 odst. 2 a 3 silničního zákona), při jejichž prokázání v soudním sporu se vlastník komunikace může odpovědnosti zprostit. Dále je významné, že bez ohledu na možnou liberaci není povaha této přísné odpovědnosti bezbřehá, neboť není založena na jakékoliv nekvalitě komunikace, nýbrž je spojena jen s určitou zvláště kvalifikovanou okolností, kterou zákonodárce považuje za únosnou i z hlediska ekonomiky a technickoorganizační udržitelnosti celého silničního systému. Touto okolností je výskyt tzv. závady ve schůdnosti (sjízdnosti), kterou silniční zákon definuje v § 26 odst. 2 (obdobně srov. definici závady ve sjízdnosti v § 26 odst. 6 silničního zákona). Negativním vymezením pak silniční zákon ohraničuje dosah této odpovědnosti tak, že uživatelé dálnice, silnice, místní komunikace nebo chodníku nemají nárok na náhradu škody, která jim vznikla ze stavebního stavu nebo dopravně technického stavu těchto pozemních komunikací (§ 27 odst. 1 silničního zákona). Jestliže uživatel komunikace nemá nárok na náhradu škody způsobené tímto dosti širokým okruhem okolností, protože právě jim je povinen přizpůsobit svůj pohyb, pak logicky závadou ve schůdnosti (sjízdnosti) může být jen takový úsek (místo) komunikace, které se svou nekvalitou vymyká obecnému stavu natolik, že jej uživatel není schopen rozlišit a upravit způsob chůze (jízdy) tomuto nenadálému nebezpečí. Není přitom vyloučeno, že závada ve schůdnosti (sjízdnosti) se může vyskytnout i v úseku špatného stavebního

stavu komunikace, jestliže (ne)kvalitu vozovky či chodníku natolik výrazně překračuje, že ji uživatel nemůže rozpoznat ani při pohybu uzpůsobeném zhoršenému stavu komunikace (srov. důvody rozsudku Nejvyššího soudu ze dne 26. 1. 2016, sp. zn. 25 Cdo 134/2014, uveřejněného pod č. 57/2017 Sb. rozh. obč.). Jinými slovy závadou, s níž jedině se pojí objektivní odpovědnost vlastníka komunikace, je výrazně kvalitativně zhoršené místo oproti celkovému okolnímu stavu komunikace, které je pro svou povahu či umístění pro uživatele nenadálé, tj. nepředvídatelné ve smyslu § 26 odst. 1 a 2 silničního zákona.

24. Dovolací soud se otázkou odpovědnosti za škodu způsobenou závadou ve schůdnosti opakovaně zabýval a obsah tohoto pojmu ve smyslu § 26 odst. 7 a § 27 odst. 3 silničního zákona a vymezení povahy závady ve schůdnosti v řadě rozhodnutí vyložil. Tak již v rozsudku ze dne 21. 11. 2006, sp. zn. 25 Cdo 1304/2006, uzavřel, že silniční zákon při stanovení podmínek vzniku odpovědnosti vlastníků pozemních komunikací za závady ve schůdnosti zohledňuje pouze tzv. nepředpokládatelné závady, při jejichž posuzování je třeba vycházet z objektivního kritéria přizpůsobení chování chodce stavu komunikace. V R 140/2011 pak přijal a odůvodnil závěr, podle něhož závadou ve schůdnosti ve smyslu ustanovení § 26 odst. 7 silničního zákona se rozumí v podstatě nepředvídatelná změna ve schůdnosti komunikace, způsobená vnějšími vlivy, a to změna natolik významná, že chodec ani při obezřetné chůzi respektující stav komunikace či důsledky povětrnostních vlivů nemůže její výskyt předpokládat a účinně na ni reagovat. Tento výklad je v rozhodovací praxi Nejvyššího soudu bez výjimky ustálen (srov. např. rozsudek Nejvyššího soudu sp. zn. 25 Cdo 1535/2011, rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 25. 9. 2012, sp. zn. 25 Cdo 2758/2011, nebo rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 12. 3. 2015, sp. zn. 25 Cdo 3886/2014) a je dlouhodobě základním východiskem pro posuzování nároků osob, jimž vznikla újma z nevyhovujícího stavu pozemní komunikace.

25. V judikatuře Nejvyššího soudu je taktéž ustálen závěr, podle něhož právní úprava obsažená v silničním zákoně zakládá přísnou, tzv. objektivní odpovědnost vlastníka (správce) komunikace za škody, jejichž příčinou byly závady ve sjízdnosti či ve schůdnosti. Jde o odpovědnost bez ohledu na protiprávnost a zavinění, která je ovšem spojena jen s výskytem závady ve sjízdnosti či schůdnosti, jak je definuje silniční zákon (srov. např. rozsudek Nejvyššího soudu sp. zn. 25 Cdo 684/2012, rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 20. 3. 2014, sp. zn. 25 Cdo 580/2014, nebo rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 26. 9. 2018, sp. zn. 25 Cdo 1481/2017.

26. Naplnění pojmu závady ve schůdnosti ve smyslu silničního zákona, s nímž se pojí vznik objektivní odpovědnosti vlastníka chodníku (místní komunikace), tak bylo v minulosti shledáno např. v případě chodce, jenž utrpěl úraz při chůzi na jinak rovném chodníku po zakopnutí o prorůstající kořeny stromu vysazeného na vedlejším pozemku (srov. rozsudek Nejvyššího soudu sp. zn. 25 Cdo 1304/2006), v případě chodkyně zraněné při pádu na zledovatělé ploše bílého dopravního značení přechodu pro chodce za situace, kdy okolní komunikace byly suché a námraza nebyla pouhým okem rozpoznatelná (srov. usnesení Nejvyššího soudu ze dne 2. 2. 2015, sp. zn. 25 Cdo 4126/2014), v případě chodce, který uklouzl na ojediněle vytvořené ledové plotně, jež nebyla vidět pro zakrytí nepatrným sněhovým popraškem (srov. rozsudek Nejvyššího soudu sp. zn. 25 Cdo 3886/2014), v případě chodkyně, která utrpěla úraz poté, co uklouzla na pásu zmrzlé vody vytékající z okapu, přičemž zdroj vody a náledí nemusel být při běžném tempu chůze zřejmý a samotný led nebyl pro zakrytí sněhem viditelný (srov. usnesení Nejvyššího soudu ze dne 28. 4. 2015, sp. zn. 25 Cdo 542/2014), či v případě chodce, jenž utrpěl úraz v důsledku podklouznutí a pádu na ojedinělé a neočekávané, nepatrně zalomené ploše s prohlubní a náledím, jejíž existence byla i bez zasněžení zjistitelná jen se zvýšeným vizuálním úsilím (srov. usnesení Nejvyššího soudu ze dne 28. 6. 2017, sp. zn. 25 Cdo 3042/2016). Naopak absence závady ve schůdnosti ve smyslu silničního zákona, a tedy i z ní plynoucí objektivní odpovědnosti vlastníka komunikace, byla pro předvídatelnost vzniklé závady deklarována typicky v případech chodců zraněných při pádu na chodnících pokrytých souvislou vrstvou námrazy nebo sněhu (srov. např. R 140/2011, rozsudek Nejvyššího soudu sp. zn. 25 Cdo

1535/2011, rozsudek Nejvyššího soudu sp. zn. 25 Cdo 2758/2011, či usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 25 Cdo 1158/2013), nebo např. při pádu chodce na sice ojedinělé, avšak při vynaložení obvyklé opatrnosti rozpoznatelné zledovatělé části chodníku, jíž bylo možno se vyhnout (srov. usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 25 Cdo 3701/2009).

27. Co do posouzení vztahu právní úpravy odpovědnosti obsažené v silničním zákoně a obecné úpravy náhrady majetkové a nemajetkové újmy obsažené v zákoně č. 89/2012 Sb., občanském zákoníku [dříve v zákoně č. 40/1964 Sb., občanském zákoníku, účinném do 31. 12. 2013 (dále též jen „obč. zák.“)] vychází většina rozhodnutí Nejvyššího soudu z toho, že silniční zákon, upravující odpovědnost vlastníka (správce) komunikace za škodu, je sice ve vztahu k občanskému zákoníku speciálním předpisem, to však neznamená, že by v případech, kdy není dána objektivní odpovědnost vlastníka komunikace za škodu způsobenou závadou ve schůdnosti podle silničního zákona, byla automaticky vyloučena jeho případná obecná odpovědnost podle občanského zákoníku (srov. např. rozsudek Nejvyššího soudu sp. zn. 25 Cdo 684/2012, rozsudek Nejvyššího soudu sp. zn. 25 Cdo 3597/2013, rozsudek Nejvyššího soudu sp. zn. 25 Cdo 580/2014, nebo rozsudek Nejvyššího soudu sp. zn. 25 Cdo 1481/2017). V judikatuře dovolacího soudu se však lze setkat i s přístupem opačným, podle něhož obecná ustanovení o odpovědnosti podle občanského zákoníku nelze aplikovat v případech újem způsobených chodcům nevyhovujícím stavem chodníku (místní komunikace) [srov. zejména R 140/2011, řešící případ chodce zraněného při pádu na kompletně namrzlé a neposypané místní komunikaci, v němž bylo vysloveno, že silniční zákon, jenž upravuje objektivní odpovědnost vlastníků (správců) komunikací za škodu způsobenou závadami ve sjízdnosti či schůdnosti, „je speciálním předpisem ve vztahu k obecnému právnímu předpisu, kterým je občanský zákoník. Nelze proto důvodně vytýkat odvolacímu soudu, že měl nárok posoudit z hlediska odpovědnosti za porušení tzv. obecné prevenční povinnosti podle ustanovení § 415 obč. zák., neboť jeho aplikace přichází v úvahu tam, kde neexistuje konkrétní právní úprava vztahující se na jednání, jehož protiprávnost se posuzuje“].

28. V rozsudcích sp. zn. 25 Cdo 184/2013 a sp. zn. 25 Cdo 1535/2011, a v usneseních sp. zn. 25 Cdo 2731/2008 a 25 Cdo 1158/2013 byl Nejvyšší soud omezen ve zkoumání možné odpovědnosti žalovaných subjektů ve smyslu obecných ustanovení občanského zákoníku tím, že při dovolacím přezkumu je vázán uplatněným dovolacím důvodem, včetně jeho obsahového vymezení (§ 242 odst. 3 věta první o. s. ř.) a z jiných než dovolatelem uplatněných důvodů napadené rozhodnutí přezkoumat nemůže (srov. shodně např. nález Ústavního soudu ze dne 11. listopadu 2009, sp. zn. IV. ÚS 560/08, uveřejněný pod číslem 236/2009 Sbírky nálezů a usnesení Ústavního soudu). V těchto věcech (totiž) žádný z dovolatelů nevymezil dovolací důvod způsobem, jenž by umožnil podrobit napadená rozhodnutí přezkumu rovněž z hlediska možné aplikace ustanovení občanského zákoníku.

29. Velký senát dospěl v nyní projednávané věci k závěru, že věcně správným je názor opakovaně vyjadřovaný v rozhodovací praxi dovolacího soudu, vycházející z možné uplatnitelnosti občanského zákoníku v případech, v nichž není dána objektivní odpovědnost vlastníka komunikace za škodu způsobenou závadou ve schůdnosti podle silničního zákona. Opačné pojetí (představované R 140/2011) nevede ke spravedlivým řešením, neboť ve svém důsledku odpírá poškozeným chodcům právo na náhradu újem vzešlých z předvídatelných závad komunikací, aniž by současně zohledňovalo počínání jejich vlastníků při plnění povinnosti řádně pečovat o jejich stav, respektive povinnosti zajistit, aby chodníky umožňovaly bezpečný pohyb chodců.

30. V návaznosti na tento dílčí závěr pak velký senát dále uzavírá, že (jinak) neshledal důvody pro přehodnocení dosavadního ustáleného výkladu příslušných ustanovení silničního zákona, zejména pojmu „závady ve schůdnosti“ ve smyslu § 26 odst. 7 silničního zákona a jeho právních důsledků.

31. Nadále tedy platí, že silniční zákon zakládá přísnou, tzv. objektivní, odpovědnost vlastníka (správce) komunikace za újmy, jejichž příčinou byly závady ve schůdnosti. Jde o odpovědnost bez

ohledu na protiprávnost a zavinění, která je však spojena pouze s existencí závady ve schůdnosti, tedy s takovým nedostatkem komunikace, který se vymyká jejímu stavu z hlediska stavebního, dopravně technického i z hlediska celkového působení povětrnostních vlivů a který představuje pro uživatele nenadálou a nepředvídatelnou změnu hrozící vznikem újmy (viz výklad shora). Tím není vyloučena případná obecná odpovědnost vlastníka (správce) komunikace za konkrétní porušení právní povinnosti s presumovaným zaviněním, a to podle obecného předpisu, jímž je občanský zákoník. Silniční zákon (totiž) upravuje jen objektivní odpovědnost správce komunikace za škody, jejichž příčinou byly závady ve sjízdnosti či ve schůdnosti, nikoliv obecnou odpovědnost každého za škodu vzniklou v příčinné souvislosti s porušením konkrétní právní povinnosti. Obecnou odpovědnost založenou na principu presumovaného zavinění upravuje občanský zákoník, přičemž předpoklady objektivní odpovědnosti (za výsledek) a předpoklady odpovědnosti obecné (za zaviněné porušení právní povinnosti) nejsou totožné a totožné nejsou ani podmínky, za nichž se lze odpovědnosti zprostit (srov. opět např. rozsudek Nejvyššího soudu sp. zn. 25 Cdo 684/2012, rozsudek Nejvyššího soudu sp. zn. 25 Cdo 3597/2013, rozsudek Nejvyššího soudu sp. zn. 25 Cdo 580/2014, nebo rozsudek Nejvyššího soudu sp. zn. 25 Cdo 1481/2017).

32. Zkoumání podmínek vzniku odpovědnosti vlastníka (správce) komunikace ve smyslu občanského zákoníku tedy nebude v případech újem vzešlých z neuspokojivého stavu komunikace vyloučeno, bude nastupovat tam, kde chybí předpoklady vzniku objektivní odpovědnosti podle silničního zákona a z hlediska znaku protiprávnosti bude jeho předmětem především posouzení řádného plnění povinnosti vlastníka udržovat komunikaci ve stavu umožňujícím bezpečný pohyb osob, která mu plyne obecně již z titulu jeho vlastnictví (podle čl. 11 odst. 3 věty první Listiny vlastnictví zavazuje), potažmo ze samotného smyslu a účelu právní úpravy silničního zákona, jenž sleduje veřejný zájem na existenci a fungování sítě pozemních komunikací tak, aby byla bezpečná pro širokou veřejnost, jíž svědčí právo tzv. obecného užívání pozemních komunikací (srov. opět nález Ústavního soudu sp. zn. I. ÚS 2315/15, nebo rozsudek Nejvyššího soudu sp. zn. 25 Cdo 1481/2017).

33. Na zákonné úrovni pak bude porušení povinností při péči o stav komunikace možno v konkrétních souvislostech hodnotit jako porušení povinnosti tzv. generální prevence (§ 2900 a násl. o. z., navazující na předchozí § 415 obč. zák.), či porušení stanovených pravidel pro zimní ošetřování chodníků, jsou-li obsažena v normativním aktu (srov. např. rozsudek Nejvyššího soudu sp. zn. 25 Cdo 580/2014, nebo usnesení Nejvyššího soudu ze dne 27. 6. 2017, sp. zn. 25 Cdo 1216/2017), potažmo (s účinností od 13. 11. 2015) jako porušení povinnosti správy komunikací výslovně zakotvené v § 9 odst. 3 silničního zákona. V případě obou typů odpovědnosti pak bude přicházet v úvahu i závěr o tzv. spoluzpůsobení či výlučném způsobení újmy ze strany poškozeného ve smyslu § 2918 o. z. (dříve § 441 obč. zák.) [obdobně srov. např. rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 27. 9. 2007, sp. zn. 25 Cdo 2142/2005, jehož závěry se sice vztahují k úpravě zákona č. 135/1961 Sb., o pozemních komunikacích (silničního zákona), avšak jsou použitelné i ve vztahu k nyní účinné právní úpravě].

Nastíněné pojetí, vycházející z možné kumulace objektivní odpovědnosti za nepředvídatelné závady ve schůdnosti chodníku (místní komunikace) a obecné odpovědnosti podle občanského zákoníku, nejen že nejlépe odpovídá jazykovému výkladu rozhodné právní úpravy obsažené v silničním zákoně (jež legální pojem závady ve schůdnosti výslovně definuje jako takovou změnu ve schůdnosti pozemní komunikace, kterou chodec nemůže při pohybu přizpůsobeném stavebnímu stavu a dopravně technickému stavu a povětrnostním situacím a jejich důsledkům předvídat), nýbrž naplňuje i její smysl a účel (jímž je dosažení co možná nejspravedlivějšího uspořádání vztahů mezi vlastníky a uživateli příslušných pozemních komunikací). Současně jde o výraz důsledného rozlišení obou typů odpovědnosti, mezi nimiž existují podstatné rozdíly, ať už co do zákonných předpokladů jejich uplatnění, tak co do podmínek, které povinný subjekt zprošťují povinnosti k náhradě. Odpovědnost za závady ve schůdnosti, jak je upravena ustanovením § 27 odst. 3 silničního zákona, má (totiž) objektivní charakter, když její vznik se pojí výhradně k určitému konkrétnímu výsledku potenciálně

vedoucímu ke vzniku újmy (tj. k existenci nepředvídatelné závady ve schůdnosti), za nějž vlastník komunikace odpovídá bez ohledu na protiprávnost a zavinění. Vznik obecné „subjektivní“ povinnosti k náhradě majetkové a nemajetkové újmy pak bude vždy odviset od konkrétního zaviněného jednání vlastníka komunikace porušujícího právní povinnost [(typicky zanedbání pravidelné zimní údržby či jiné péče o stav komunikace (§ 2901 o. z.) či případně vadné provedení údržby, které stav komunikace naopak zhorší (§ 2900 o. z.); od 13. 11. 2015 představuje porušení povinnosti provádět pravidelné a mimořádné prohlídky, údržbu a opravy komunikace porušení ustanovení § 9 odst. 3 zákona o pozemních komunikacích].

34. Jinak řečeno, pojetí, vycházející z možné kombinace obou typů odpovědnosti, umožňuje postihovat jak případy újem způsobených nepředvídatelnými závadami ve schůdnosti (založením objektivní odpovědnosti vlastníka komunikace s možností liberace ve smyslu § 27 odst. 3 silničního zákona), tak situace, v nichž chodec utrpí újmu ze změny (zhoršení) schůdnosti komunikace, která pro něj byla předvídatelná (možným vznikem povinnosti vlastníka komunikace k náhradě újmy ze zaviněného porušení zákonné povinnosti ve smyslu § 2910 o. z.). Judikaturou (rozebranou výše) potvrzené řešení umožňující chodcům domoci se plné náhrady vzniklé újmy i v situacích silničním zákonem výslovně neupravených, též brání v tom, aby poškozeným chodcům byla nespravedlivě odpírána či krácena jejich ústavně zaručená práva. Jazykový výklad právní úpravy silničního zákona, založený na kritériu předvídatelnosti změny schůdnosti pozemní komunikace z pohledu chodce, sám o sobě rozpor s ústavním pořádkem nezakládá, a vhodné doplnění této úpravy co do možnosti poškozených osob domáhat se svých práv i v případech újem způsobených zhoršeními terénu, jež bylo možno předpokládat (byť podle jiného právního předpisu), nastoluje spravedlivou rovnováhu mezi ústavně zaručenými právy dotčených osob.

35. Ze závěru, že odpovědnost podle silničního zákona má objektivní charakter, pak neplyne, že by vlastník komunikace odpovídal za veškerou újmu způsobenou chodcům závadami ve schůdnosti komunikací (jsou jím vyjádřeny pouze základní rysy tohoto typu odpovědnosti, pro nějž je typický především vznik bez ohledu na protiprávnost a zavinění). I v těchto případech totiž silniční zákon vlastníku komunikace umožňuje zprostit se vzniklé odpovědnosti tím, že prokáže naplnění některého z liberačních důvodů popsaných v ustanovení § 27 odst. 3 tohoto zákona [„vlastník místní komunikace nebo chodníku odpovídá (…) pokud neprokáže, že nebylo v mezích jeho možností tuto závadu odstranit, u závady způsobené povětrnostními situacemi a jejich důsledky takovou závadu zmírnit, ani na ni předepsaným způsobem upozornit“]. V úvahu bude vždy přicházet i závěr o možné spoluúčasti poškozeného na způsobení újmy, bude-li prokázáno, že vznikla, respektive se zvětšila, také následkem jemu přičitatelných okolností (jež odůvodňují poměrné snížení či vyloučení povinnosti vlastníka komunikace k náhradě ve smyslu § 2918 o. z.). V rozsahu, v jakém byla škoda způsobena okolnostmi na straně poškozeného, je totiž vyloučena odpovědnost škůdce, neboť chybí jeden ze základních předpokladů odpovědnosti za škodu, a to příčinná souvislost mezi vznikem škody a protiprávním jednáním škůdce, respektive kvalifikovanou událostí, za níž žalovaný odpovídá na objektivním principu (srov. např. rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 19. 3. 2008, sp. zn. 25 Cdo 657/2006, rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 20. 3. 2014, sp. zn. 25 Cdo 2075/2012, nebo usnesení Nejvyššího soudu ze dne 15. 7. 2008, sp. zn. 25 Cdo 1500/2006). V tomto směru bude tedy vždy povinností nalézacích soudů důsledně zkoumat všechny rozhodné okolnosti případu, tj. např. zda chodec zvolil ze všech dostupných cest tu nejbezpečnější, zda použil správnou obuv, přizpůsobil tempo své chůze stavu chodníku, zda nebyl pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek apod.

36. Prvek předvídavosti chodce není samoúčelný; nestojí sám o sobě, nýbrž je třeba jej posuzovat v kontextu celého ustanovení § 26 odst. 7 silničního zákona, které směřuje k jisté objektivizaci celého systému tohoto typu odpovědnosti tím, že povinnost předvídat spojuje s pohybem přizpůsobeným stavebnímu stavu a dopravně technickému stavu těchto komunikací a povětrnostním situacím a jejich důsledkům. Tento požadavek tedy logicky navazuje na pravidlo formulované v § 27 odst. 1

silničního zákona (že za újmu způsobenou stavebním a dopravně technickým stavem pozemních komunikací jejich vlastník odpovědnost nenese, a tudíž je každý jejich uživatel povinen respektovat při svém pohybu kvalitu a povahu komunikace). Ostatně tuto povinnost ukládá i zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), a to v § 4 písm. a), podle nějž je účastník silničního provozu povinen své chování přizpůsobit kromě jiného i stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám, situaci v provozu na pozemních komunikacích, svým schopnostem a svému zdravotnímu stavu. Byť tato úprava sleduje jiný účel (bezpečnost účastníků silničního provozu a prevence jejich střetů), je příznačné, jak je úzce provázána s úpravou odpovědností vlastníka komunikace za závady, které účastníku i při splnění jeho povinností mohou způsobit újmu.

37. Míra předvídavosti coby definiční znak „závady ve schůdnosti“ je pak odvozena právě od celkového stavu komunikace, který je každý chodec povinen vyhodnotit, jak mu ukládá posledně uvedené ustanovení. Požadavek, aby s obvyklou mírou pozornosti zvážil, v jakém stavu se přibližně nachází úsek komunikace, kam hodlá vstoupit, tak nemůže být pro chodce nijak nepřiměřený, nečekaný či překvapivý.

38. „Závadou ve schůdnosti“ (u vozidel sjízdnosti) je pak pouze místo, které se celkovému stavu komunikace a okolním poměrům vymyká svou sníženou kvalitou, v čemž je právě ona nepředvídatelnost pro chodce, který jinak volí způsob chůze přizpůsobený obecně panujícím podmínkám.

39. Požadavek předvídavosti chodce je někdy judikaturou nepatřičně zdvojován v těch případech, v nichž se kromě definice závady ve schůdnosti objevuje vlastně totožná úvaha při závěru, zda si chodec újmu na zdraví nespoluzpůsobil sám (§ 2918 o. z., dříve § 441 obč. zák.). Proto je třeba uzavřít, že tak jako u každého odpovědnostního typu, i u objektivní odpovědnosti za závadu ve schůdnosti přichází v úvahu spoluzpůsobení si újmy poškozeným, musí však být nazíráno z poněkud užšího hlediska. Správný je takový přístup, kdy se požadavek předvídavosti ve vztahu k celkové kvalitě komunikace projeví jen při hodnocení povahy závady ve smyslu § 26 odst. 7 silničního zákona tak, aby bylo objektivně zjištěno, jaké vykazovala komunikace vlastnosti z pohledu průměrného člověka (§ 4 odst. 1 o. z.), orientovaného v místě a poměrech tak, aby obvyklým způsobem mohl předvídat rizika plynoucí z celkově zhoršené schůdnosti. Oproti tomu z hlediska § 2918 o. z. je možno hodnotit již jen další projevy neobezřetnosti chodce při samotném pohybu po takovém úseku komunikace, např. nevhodnou obuv, neadekvátní trasu, způsob pohybu či ovlivnění návykovými látkami, jestliže se skutečně promítly do celkového výsledku, jímž byl pád chodce na místě splňujícím označení „závada ve schůdnosti“.

40. V podmínkách projednávané věci lze tedy uzavřít, že podle skutkových zjištění nalézacích soudů, jejichž správnost dovolacímu přezkumu vzhledem k zákonným limitům nepodléhá (§ 241a odst. 1, odst. 6 a § 242 odst. 3 o. s. ř.), vznikla žalobkyni újma na zdraví poté, co ve večerních hodinách při osvětlení pouličními lampami přecházela silnici v městské zástavbě šikmo tak, že v místě, kde průchod po chodníku zužovaly odstavené kontejnery na odpad, vstoupila z prostoru pro parkování vozidel na chodník, uklouzla a upadla.

41. Jestliže po několika dnech opakovaného sněžení a teplotách kolem bodu mrazu byla celá ulice spolu s chodníkem namrzlá (sama dovolatelka v účastnické výpovědi uvedla, že klouzal i protější chodník, z nějž přešla přes ulici na místo svého pádu), aniž by byla pokryta sněhem, přičemž i v místě pádu byly viditelné zmrazky, nepředstavuje tento stav komunikací znaky závady ve schůdnosti, jak je vymezena ustanovením § 26 odst. 7 silničního zákona, a nezakládá objektivní odpovědnost žalovaného ve smyslu ustanovení § 27 odst. 3 téhož zákona. Za dané situace bylo tedy na místě posoudit, zda žalovaný neodpovídá za vzniklou újmu podle obecné úpravy v občanském zákoníku, zejména, zda ve smyslu ustanovení § 2910 o. z. neporušil povinnost řádné péče o stav chodníku

(místní komunikace) tak, aby umožňoval bezpečný pohyb chodců. Žalovaný prováděl v místě pravidelnou zimní údržbu pluhováním a solením, a to v přiměřených lhůtách stanovených v nařízení obce, ostatně z chodníků byl podle skutkových zjištění napadaný sníh odstraněn, nelze proto dovodit ani jeho povinnost k náhradě podle obecné úpravy v občanském zákoníku.

42. Vzhledem k tomu, že závěry napadeného rozhodnutí odvolacího soudu jsou věcně správné, Nejvyšší soud dovolání žalobkyně podle § 243d odst. 1 písm. a) o. s. ř. zamítl.

43. Výrok o nákladech dovolacího řízení se opírá o ustanovení § 243c odst. 3 věty první, § 224 odst. 1, § 142 odst. 1 o. s. ř., když dovolání žalobkyně bylo zamítnuto, čímž žalovanému a vedlejšímu účastníku vzniklo právo na náhradu účelně vynaložených nákladů dovolacího řízení.

44. K nákladům žalovaného budiž uvedeno, že v případě statutárních měst se podle ustálené judikatury zásadně presumuje, že jejich personální vybavení je dostatečné k tomu, aby byly schopna kvalifikovaně hájit své zájmy, aniž by musela vyhledávat právní pomoc advokátů, jejichž náklady pak nelze mít za účelně vynaložené, není-li v řízení prokázán opak (srov. např. rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 25. 11. 2015, sp. zn. 22 Cdo 2596/2015, nebo nález Ústavního soudu ze dne 23. 11. 2010, sp. zn. III. ÚS 2984/09, uveřejněný pod číslem 232/2010 Sbírky nálezů a usnesení Ústavního soudu). Jelikož v projednávané věci nejde o problematiku, jež by představovala výjimku z této základní zásady (tzn. velmi specializovanou, obtížnou, dosud neřešenou apod.), naopak jde o spor týkající se relativně typizované a časté agendy řešené na úrovni obcí, bylo žalovanému přiznáno právo na náhradu nákladů za vyjádření k dovolání žalobkyně v paušální výši 300 Kč podle § 151 odst. 3 o. s. ř. a § 2 odst. 3 vyhlášky č. 254/2015 Sb., o stanovení výše paušální náhrady pro účely rozhodování o náhradě nákladů řízení v případech podle § 151 odst. 3 občanského soudního řádu a podle § 89a exekučního řádu.