

# Střet provozů a typické dopravní situace

JUDr. PETR VOJTEK

Předseda senátu Nejvyššího soudu České republiky, specializuje se na problematiku náhrady škody a nemajetkové újmy, byl oceněn cenou sv. Yva – Právník roku 2014 pro obor občanské právo, v roce 2018 obdržel od Jednoty českých právníků bronzovou medaili Antonína rytíře Randy.



*S problematikou občanskoprávní odpovědnosti za újmu (povinnosti hradit škodu a odčinit nemajetkovou újmu) vyvolanou zvláštní povahou provozu dopravních prostředků je neodmyslitelně spjat právní institut střetu provozů upravený v § 2932 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, dále jen „o. z.“. V návaznosti na předchozí články Základy odpovědnosti za újmu v dopravě<sup>1</sup> a Zvláštní povaha provozu dopravního prostředku<sup>2</sup>, lze dnes uzavřít téma podmínek, za nichž vzniká povinnost k náhradě újmy provozovateli dopravy či dopravních prostředků, vysvětlením pojmu střet provozů, kdy při vzájemné interakci dopravních činností či k nim využívaných prostředků vznikají újmy majetkové a nemajetkové. Ve zjevné provázanosti s úpravou objektivní odpovědnosti provozovatelů (§ 2927 až 2931 o. z.) je nastaven specifický způsob vypořádání právě a jen mezi provozovateli.*

## Povaha ustanovení § 2932 o. z.

Ustanovení § 2932 o. z. (střetnou-li se provozu dvou nebo více provozovatelů a jedná-li se o vypořádání mezi těmito provozovateli, vypořádají se provozovatelé podle své účasti na způsobení vzniklé škody) zavřuje úpravu objektivní povinnosti k náhradě újmy způsobené zvláštní povahou provozu dopravních prostředků tím, že upravuje vzájemný vztah provozovatelů a způsob vypořádání mezi nimi při střetu jejich provozů. I když v sedmdesátých letech minulého století panovaly určité pochybnosti o povaze totožným způsobem formulovaného ustanovení § 431 zákona č. 40/1964 Sb., občanského zákoníku, účinného do

31. 12. 2013, vyvinul se výklad tak, že dnes není pochyb o návaznosti úpravy střetu provozů na objektivně vystavěný systém odpovědnosti provozovatele v § 2927 až 2931 o. z. Proto je rozhodná účast, kterou bez ohledu na protiprávnost a zavinění měli provozovatelé na způsobení celkové škody vzniklé ze střetu; zvažují se všechny okolnosti konkrétní dopravní situace, které byly hlavními příčinami havárie a z ní vzniklé škody. Patří mezi ně veškeré projevy vozidla při jeho pohybu na komunikaci, mají-li původ v jeho povaze a podílely-li se na střetu.

Tyto principy se uplatní jen při řešení vzájemných nároků mezi provozovateli (případně osobami vstoupivšími do

<sup>1</sup> Viz Právo v přepravě a zasilatelství, č. 4/2020, s. 7.

<sup>2</sup> Viz Právo v přepravě a zasilatelství, č. 1/2021, s. 7.

pozice provozovatele z důvodů uvedených v § 2928 a § 2929 o. z.), neboť vznikla-li při střetu provozů škoda jiným osobám, a to buď řidičům vozidel, kteří nejsou provozovateli, anebo osobám dalším (např. chodcům, cyklistům, vlastníkům při nehodě poškozených nemovitostí apod.), odpovídají jim provozovatelé podle § 2927 o. z. Vyloučeno není ani způsobení škody na majetku provozovatelů neprovozovateli, tehdy ovšem nastupuje režim povinnosti k náhradě škody porušením zákonné povinnosti (§ 2910 o. z.). Při účasti více osob v různém právním postavení nejsou vyloučeny ani kombinované situace, kdy například při srážce dvou vozidel řízených osobami odlišnými od jejich provozovatelů vypořádají se podle § 2932 o. z. pouze vzájemné nároky provozovatelů na náhradu škody na vozidlech, zatímco nároky každého z řidičů poškozených na zdraví se budou řešit proti druhému provozovateli podle § 2927 o. z., případně mezi nimi navzájem podle § 2910 o. z. Vyvolá-li střet provozů újmu osobě, která stála z hlediska právního postavení zcela mimo něj (vlastník domu poškozeného při srážce více vozidel či chodec zraněný v důsledku kolize několika vozů, apod.), ta se samozřejmě úpravy § 2932 o. z. dovolávat nemůže, neboť není provozovatelem dopravního prostředku, a své nároky uplatňuje proti provozovatelům či řidičům podle § 2927, resp. 2910 o. z.

Možná by při zdůrazňovaném objektivním charakteru odpovědnosti mohlo mást, že pohyb silničních motorových vozidel po pozemních komunikacích je upraven podrobnými zákonem stanovenými pravidly, takže většinou bývá důvodem kolize vozidel jejich porušení některým z řidičů; součástí úvahy o míře účasti na střetu ve smyslu § 2932 o. z. tak musí být i posouzení, zda a jak který z účastníků tato pravidla respektoval a zda a nakolik jejich případné porušení vedlo ke střetu a ke škodlivému následku. Začasté je právě porušení těchto pravidel velmi významným faktorem vedoucím ke střetu, nicméně soud musí ve sporu posoudit veškeré okolnosti týkající se míry účasti každého z účastníků jak z pohledu porušení právní povinnosti, tak z hlediska nepříznivého působení povahy provozu bez zřetele na zavinění. Objektivní míru účasti přitom vyjadřuje i případné zavinění jednání nebo opomenutí některého provozovatele (některých provozovatelů), byla-li jím založena příčinná souvislost vedoucí ke vzniku škody. Stejně tak může mít vliv způsob jízdy, který neporušuje zákon, avšak svou neobvyklostí přispěje ke vzniku kolizní situace, a konečně i okolnosti nezávislé na vůli a počínání provozovatele, např. závada na vozidle. Vnější okolnosti se přičítají k tíži provozovatele toho vozidla, jehož jízdu ovlivnily (např. smyk

vlivem dopravně technického stavu pozemní komunikace, za nějž vlastník komunikace neodpovídá). Jde-li naopak o takové okolnosti (včetně náhody) anebo takové počínání, s nimiž škodlivý následek nebyl v příčinné souvislosti, není splněn zákonný předpoklad účasti na vzniklé škodě, a nevzniká tedy ani odpovědnost ani důvod k vypořádání. Okolnost, že došlo ke střetu provozů, neznamená automaticky, že každý z jeho provozovatelů nese povinnost nahradit škodu. Není totiž vyloučeno (a neodporuje to nijak pojetí objektivní odpovědnosti za škodu), aby výsledek porovnání účasti jednotlivých provozovatelů na střetu provozů vyústil v závěr, že účast některého z nich je natolik minimální, že povinnost k náhradě škody nezakládá.

## Střet provozů

Klíčovým pojmem je tzv. střet provozů, který je širším pojmem než střet vozidel samotných, neboť ta na sebe mohou působit i jinak než přímou srážkou či obdobným bezprostředním kontaktem. Srážka pohybujících se vozidel je ovšem nejčastější. Může jít i o náraz jedoucího motorového vozidla do jiného, které řidič zastavil (vedl do klidu) nebo s nímž přerušil jízdu, aniž je nechal stát bez možnosti zasáhnout v případě potřeby (např. šel zkontrolovat náklad, zeptat se na cestu či pomoci jinému účastníku provozu), takže s tímto vozidlem nepřestal být účastníkem silničního provozu. Jestliže je vozidlo odstaveno či delší dobu zaparkováno a tehdy se s ním střetne jiný dopravní prostředek, nedovozuje se již střet provozů, protože první vozidlo nebylo v daný okamžik využíváno (provoz v užším smyslu). Hranice mezi těmito situacemi není zcela jasně definována a náleží především soudu, aby podle okolností případu a mechanismu srážky vozidel dovedl, zda byla obě v provozu.

Střetem provozů je však i srážka vozidla se zařízením jiného provozu, nejenom tedy s jiným dopravním prostředkem, nýbrž i například s vybavením železničního přejezdu. Fyzickým kontaktem naplňujícím podmínky střetu provozů je též vzájemné působení vozidel tzv. na dálku, kupříkladu zásahem uvolnivší se části vozu (postranice, kus prasklé pneumatiky), předmětem vyhozeným z okénka nebo pádem kusu ledu z plachty návěsu kamionu na jiné vozidlo, konečně i uvolněným nákladem přepravovaným na nákladní ploše či na nosiči. Účinek provozu vozidla se může projevit i tím, že uvede do pohybu věci nacházející se na vozovce tak, že poškodí jiné vozidlo třeba tím, že na ně odmrští kámen, dopravní značení nebo poklop kanálové vpusti. V judikatuře vyšších soudů nebyla dosud řešena situace odmrštění lesní zvěře jedním

vozidlem na druhé, při níž hraje roli již dosti náhodná vnější okolnost pohybu zvěře; jestliže ovšem škodu působícím elementem bude právě takto sražené zvíře, půjde nejspíše o situaci srovnatelnou se zásahem jiné věci, kterou pohyb vozidla uvedl do nežádoucí trajektorie vůči jinému vozu.

Konečně střet provozů zahrnuje při svém širokém pojetí i situace, kdy ani nemusí dojít k přímému kontaktu či zásahu. Judikatura sem zařadila ovlivnění jízdy jiného vozu únikem provozních kapalin (smyk na olejové skvrně) či oslněním. Rovněž agresivní jízda (tzv. vybrzdování, myška, najíždění a jiné ofenzivní způsoby pohybu), ovlivnila-li počínání jiného řidiče natolik, že jej přinutila k chybnému manévru a stala se tak bezprostřední příčinou havárie, aniž se jejich vozidla fyzicky střetla, může být kvalifikována jako střet provozů.

Všechny tyto formy vzájemné interakce se samozřejmě mohou odvíjet mezi všemi typy provozů, vedle nejčastějších případů kolizí silničních motorových vozidel též například při střetu silničního vozidla s drážním dopravním prostředkem na železničním přejezdu nebo při méně obvyklém nouzovém přistání letadla či jeho pádu na silnici nebo na dálnici.

## Typické dopravní situace

Střety provozů bývají vyvolány nespočetnou řadou variant a kombinací dopravních situací, jejichž zobecnění za účelem nastavení pravidla pro vypořádání má nutně kazuistickou povahu. Přesto lze vysledovat některé typové situace, jako je třeba nedání přednosti v jízdě, nepřizpůsobení rychlosti a způsobu jízdy situaci v provozu či předjíždění odbočujícího vozidla, u nichž soudní praxe i právníká literatura jistá obecnější východiska nastavila. I když zpravidla bude dominovat způsob jízdy vyvolaný porušením zákonné povinnosti, nelze za hlavní a jedinou příčinu střetu považovat izolovaně pouze tu okolnost, že jeden z řidičů nerespektoval pravidla silničního provozu.

### Přednost v jízdě

U velmi častého případu nedání přednosti v jízdě vozidlu jedoucímu po hlavní silnici či vozidlu protijedoucímu se jako základní uplatní pravidlo spatřující prvotní příčinu střetu v jízdním manévru toho řidiče, který při vjezdu na hlavní silnici či při odbočování z ní doleva vytvořil překážku vozidlu jedoucímu po hlavní silnici. Nicméně pro posouzení míry účasti obou provozovatelů může mít význam i způsob

jízdy vozidla, jemuž nebyla dána přednost v jízdě, jestliže při nižší (povolené) rychlosti nebo lépe volené jízdě mohl a měl jeho řidič včas zareagovat a střetu zabránit nebo aspoň zmírnit jeho rozsah. Odpovědnost za střet vozidel a případné další následky tedy nese zásadně řidič, který přijel do křižovatky po vedlejší silnici a nedal přednost řidiči přijíždějícímu po hlavní silnici. Jestliže však řidič na hlavní silnici jede rychlostí výrazně překračující maximální povolenou či přiměřenou rychlost, čímž řidiči přijíždějícímu do křižovatky po vedlejší silnici znemožní, popř. podstatně ztíží možnost, aby mu dal přednost v jízdě, pak není vyloučena určitá míra účasti na střetu i z jeho strany; trestněprávní judikatura považuje 70% překročení rychlostního limitu v obci za porušení důležité povinnosti, které může být příčinou kolize. Má-li řidič vyjíždějící z vedlejší silnice ztíženou výhledovou podmínku, nelze bezvýjimečně trvat na závěru, že překročení povolené rychlosti řidičem, který jede po hlavní silnici, má pouze omezený význam pro vznik dopravní nehody. To by totiž znamenalo, že řidič vyjíždějící z vedlejší silnice na hlavní by odbočení v podstatě nikdy nemohl provést. V takovém případě je tudíž třeba výrazné překročení povolené rychlosti vozidla řidiče jedoucího po hlavní silnici považovat za jedinou a zásadní příčinu dopravní nehody. Judikatura trestních soudů pak dokonce u smrtelného následku střetu dovozuje trestní odpovědnost takového řidiče s tím, že k naplnění skutkové podstaty trestného činu usmrcení z nedbalosti podle § 143 odst. 2 tr. zákoníku je nezbytné, aby porušení konkrétní povinnosti považované za důležitou bylo v souladu s principem gradace příčinné souvislosti zásadní příčinou vzniku následku (účinku). Jestliže při vzniku následku spolupůsobilo více příčin (např. jednání pachatele a poškozeného), je třeba z hlediska povahy znaku „porušení důležité povinnosti“ vždy zkoumat konkrétní okolnosti skutku a zvláště hodnotit význam a důležitost každé příčiny pro vznik následku. Je-li rozhodující příčinou způsobeného následku v podobě usmrcení poškozeného např. jeho významné spoluzavinění při dopravní nehodě, nelze zpravidla dovodit, že pachatel spáchal trestný čin usmrcení z nedbalosti tím, že porušil důležitou povinnost, která mu byla uložena zákonem.

Způsob jízdy vozidla jedoucího po hlavní komunikaci lze za podstatnou příčinu nehody považovat jen tehdy, je-li svou povahou (nebezpečností) srovnatelný či významnější než nedání přednosti v jízdě. Tak například řidič, který velmi obezřetně a pomalu, ve snaze zajistit si výhled vpravo, vyjížděl v obci

rychlostí 5 km/h z vedlejší ulice křižovatky tvaru T a zatačel vlevo na hlavní silnici v situaci, kdy se ve směru zleva zastavila kolona vozidel a řidič nejbližšího vozu mu nechal volný průjezd křižovatkou, neporušil podle závěru soudů pravidlo přednosti v jízdě ani neučinil neobvyklý jízdni manévř, a nemá tudíž účast na střetu provozů s motocyklistou, jehož pohyb nemohl vidět ani předpokládat, protože motocykl do jeho vozidla narazil zleva v rychlosti 30 km/h při předjíždění kolony stojících vozidel protisměrným pruhem blízko středu vozovky. Oproti tomu i při určité účasti řidiče jedoucího po hlavní silnici nepřiměřenou rychlostí je výraznější míra účasti řidiče vjíždějícího z vedlejší silnice, jestliže kromě nedání přednosti v jízdě (tím spíše při nerespektování dopravní značky Stůj, dej přednost v jízdě) umocnil situaci i nečekaným jízdni manévřem, např. přejetím do protisměru (tzv. řezání zatáčky) či zpomalením až zastavením v křižovatce.

### Odbočování z hlavní silnice

Při odbočování vlevo je povinností řidiče upravit rychlost jízdy tak, aby nedošlo k ohrožení vozidla jedoucího za ním (zejména prudkým zabrzděním), a směr jízdy tak, aby jednak bylo zřejmé, že hodlá odbočovat vlevo, jednak aby vytvořil prostor pro předjetí zprava pro vozidla jedoucí za ním, to vše při současném znamení o změně směru jízdy před započítím těchto jízdni manévřů. Řidič vozidla jedoucího za vozidlem, které odbočuje vlevo, je oprávněn je předjet zprava, zatímco předjíždění zleva, které je jinak pravidlem, je v takové situaci výslovně zakázáno. U střetů vozidel při tomto manévřu je třeba posoudit, nakolik řidiči dostáli povinností vyplývajícím pro tuto typovou dopravní situaci ze zákona. Důležité je, zda ke střetu vozidel při předjíždění zleva došlo teprve poté, co již předjížděné vozidlo zahájilo odbočování, nebo zda tento manévř učinilo až v době, kdy bylo již předjížděno.

Mezi zhodnocení objektivních okolností střetu z hlediska míry účasti obou provozovatelů motorových vozidel patří i přisouzení významu jízdni manévřu řidiče automobilu, který při odbočování doleva vytvořil překážku v jízdni pruhu, jímž jej předjížděl řidič jiného vozidla, je-li zároveň nepochybné, že ke vzniku nehody přispěl především způsob jízdy řidiče, který namísto předjetí vozidla odbočujícího nalevo z jeho pravé strany, rozhodl se pro předjíždění zleva, ač mohl zamýšlený manévř předjížděného vozidla předpokládat. Stoprocentní účast na střetu nemusí být vždy připisována řidiči zadního vozidla, který nezabránil střetu a narazil zezadu do vozu jedoucího

před ním, jestliže se na kolizi podílel i způsob jízdy řidiče tohoto vozidla, který např. přibrzdil neočekávaně prudce, zastavil na zakázaném místě na vozovce či jiným způsobem zkomplikoval situaci za ním jedoucím vozidlem.

Jestliže ovšem řidič osobního motorového vozidla před odbočováním manévřem z přímého úseku hlavní silnice dal znamení o změně směru jízdy vlevo, najel ke středu vozovky a zpomalil odpovídajícím způsobem rychlost jízdy, aniž vzhledem ke způsobu jízdy za ním jedoucího motocyklisty mohl včas ve zpětném zrcátku zaznamenat jeho předjížděcí manévř, vyvolal střet vozidel způsobem své jízdy motocyklisty, který na veškeré znaky chystaného odbočování nereagoval a nepovolenou rychlostí předjížděl vlevo odbočující vozidlo zleva. Oproti tomu obtož závěr o poněkud nižší míře účasti (cca 80 %) na střetu provozů na straně motocyklisty, který nedodržel bezpečné odstupy při neopatrném předjíždění zprava a narazil do vozidla, jehož řidič však též přispěl ke střetu neobvyklým jízdni manévřem při odbočování vlevo tím, že po úvodním najetí ke středu vozovky poté, co současně dokončil objíždění dvou vozidel zaparkovaných vpravo ve směru jeho jízdy, najel mírně zpět k pravému okraji vozovky, aby si vytvořil lepší pozici pro najetí na vedlejší komunikaci.

### Jiné situace

V praxi dochází i ke složitějším kolizím, kdy například nedostatečně upevněný náklad pádem z vozidla na vozovku vytvořil překážku v jízdě dalšímu vozu, který byl při vynuceném odbočováním manévřu zezadu naražen třetím vozidlem, které výrazně překročilo předepsanou maximální rychlost. V takovém případě judikatura dovodila míru účasti vozidla s nedostatečně upevněnou věcí kolem čtyřiceti procent (pád vyvolal kolizní situaci bez přímého střetu uvolněného nákladu s vozidly) a míru účasti předjíždějícího vozu kolem šedesáti procent (způsobilo srážku), aniž by nastoupila odpovědnost provozovatele vozidla přinuceného ke kličce. Pokud by ovšem důvodem jeho jízdni manévřu byla příčina na jeho straně (včetně náhody), účast na střetu by měl.

Judikatura zpracovala i situaci, kdy poškozené vozidlo stálo u pravé krajnice ve směru své jízdy, bylo osvětleno, a jiný účastník sjížděl v opačném směru z kopce za jiným vozidlem rychlostí, která byla nepřiměřená stavu vozovky pokryté sněhovou vrstvou, a při snaze předjet toto vozidlo narazil v protisměru do vozu stojícího u krajnice. Tehdy byla hlavní příčinou vzniku škody skutečnost, že řidič při jízdě rychlostí

nepřiměřenou stavu vozovky začal předjíždět před ním jedoucí vozidlo v místě, kde v opačném směru (u krajnice ve směru své jízdy) stál osvětlený automobil, zatímco účast řidiče stojícího vozu je nulová.

Dostí významnou okolností, která může mít vliv na průběh dopravní situace a následný střet, bývá náhoda, která jako nepředpokládaný vliv jiných faktorů působí na jízdní manévry řidiče. Vjetí do protisměru následované čelní srážkou může být vyvoláno reakcí řidiče na zvíře vběhnuvší do vozovky či nezvládnutím řízení pro poruchu vozidla (prasklá pneumatika, selhání brzd apod.), pro nevolnost řidiče, pro oslnění sluncem nebo pro jiné vlivy mající původ ve stavu komunikace. Ve smyslu zásady *casum sentit dominus* následky nehody nese ten, koho postihla, tedy i tyto nahodilé okolnosti se při posouzení míry účasti provozovatelů na střetu hodnotí v neprospěch toho, jehož jízdu ovlivnily.

Při vypořádání nároků provozovatelů motorových vozidel na náhradu škody ze střetu provozů se okolnost, že vozidlo dostalo nekontrolovatelný smyk vlivem dopravně technického stavu pozemní komunikace, přičítá provozovateli vozidla, jehož způsob jízdy tím byl ovlivněn. Takovou okolností může být snížená adheze vozovky v kombinaci s nevyhovujícím poloměrem zatáčky, která naplňuje atributy stavebního a dopravně technického stavu dálnice, za něž podle § 26 odst. 6 a § 27 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, vlastník komunikace neodpovídá.

Poměrně netypickou nehodu řešily shodně soudy všech stupňů i Ústavní soud se závěrem, že policista, který byl při řízení služebního vozu povinen dodržovat nejvyšší povolenou rychlost ve městě, neboť jím řízené vozidlo nesplňovalo označení pro příznání statusu vozidla s právem přednosti v jízdě, a pro splnění zadaného služebního úkolu nebylo nezbytně nutné překročení povolené rychlosti, spoluzavinil z jedné poloviny nehodu, při níž bez zapnutého modrého majáčku jel v obci nepřiměřenou rychlostí (86 km/h) po středním tramvajovém pásu, na němž se střetl s otáčejícím se vozidlem. Tímto střetem byl policejní vůz vymrštěn, prorazil svodidla a spadl do Vltavy, a v důsledku toho jeho řidič utonul.

Závěr o 80% míře účasti řidiče nákladního vozu na střetu vozidel byl učiněn též v situaci, kdy byl rozhodující příčinou vzniku škody jeho způsob jízdy, při němž zadní část soupravy nákladního vozu přesáhla do protisměru, v němž jel řidič osobního motorového vozidla, který se nedržel při samém okraji vozovky, nýbrž využíval levý stoupací pruh, aniž zasahoval do

protisměru. Kolizní situaci totiž vyvolal svým způsobem jízdy řidič nákladního vozu, který vytvořil neočekávanou překážku vozidlu jedoucímu v protisměru. Byl to nicméně i způsob jízdy řidiče osobního vozu, který přispěl ke střetu, protože jeho pohyb v levém jízdním pruhu nebyl vyvolán jinými okolnostmi než jím zvoleným stylem jízdy. Oba řidiči zároveň porušili zákonná pravidla silničního provozu; i srovnání smyslu a charakteru těchto povinností svědčí o závažnější míře účasti na straně řidiče nákladního vozidla. Z jeho strany šlo o porušení normy směřující právě k ochraně protijedoucích vozidel před střetem (§ 11 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích), zatímco porušení povinnosti využívat pravého jízdního pruhu žalobcem (§ 12 odst. 1 téhož zákona) se v konkrétních souvislostech projevilo spíše vedlejším efektem, kdy blízkost vozidla ke středu vozovky přispěla ke srážce vozidel, avšak na rozdíl od vozidla přesahujícího do protisměru tímto způsobem žalobce primárně nikoho neohrozil.

### Zjišťování příčin střetu a stanovení míry účasti soudem

Spory o náhradu újmy z dopravních nehod nepatří mezi ty jednodušší, neboť vyžadují precizní hodnocení důkazů k řádnému zjištění skutkového stavu, který bývá sporný s leckdy obtížně ověřitelným průběhem kolize. K tomu přistupuje ne zcela snadné právní posouzení jak z hlediska právních vztahů mezi účastníky řízení (a nehody), tak ohledně závěru o porušení pravidel silničního provozu či míry účasti na střetu. Přitom platí, že závěr o tom, kdo porušil právní povinnost a způsobil tím škodu, kterou je povinen nahradit, je závěrem právním, o němž přísluší rozhodovat soudu, nikoli znalci. Znaleckým posudkem z oboru dopravy lze pouze potvrdit či vyvrátit tvrzení účastníků o průběhu skutkového děje dopravní nehody. Není vyloučeno, aby nehodový děj byl objasněn jinými důkazy, pak je ovšem znalecký posudek nadbytečný. Zpravidla pracuje soud s celou řadou důkazů, které je povinen hodnotit v jejich vzájemné souvislosti (§ 132 o. s. ř.), tedy jak s výpověďmi očitých svědků nehody, tak s expertními závěry znalců. S rozvojem a zdokonalováním záznamové techniky se stále více zachycují kolize zejména v městských částech kamerovými systémy monitorujícími křižovatky či důležité úseky ulic, leckdy může jako důkaz posloužit i záznam pořízený ze samotného vozidla.

Velmi často je ale znalecký posudek ke zjištění průběhu kolize a způsobu jízdy řidičů jednotlivých vozidel nezbytný, neboť rekonstrukce kritického děje

proběhlého zpravidla v sekundových časových souvislostech vyžaduje odborné technické znalosti, jimiž soud nedisponuje. Není výjimkou, že je to již žalobce, kdo předkládá posudek, který si nechal vypracovat před podáním žaloby, někdy mu kontruje žalovaný jiným posudkem. Předcházelo-li trestní či přestupkové řízení, může být k dispozici i znalecký posudek vypracovaný na žádost příslušného orgánu státu. S takovou „inflací“ někdy i protichůdných posudků se musí soud vypořádat odpovídajícím procesním postupem. Využití znaleckého posudku předloženého účastníkem umožňuje § 127a o. s. ř. za předpokladu, že posudek má všechny zákonem požadované náležitosti a obsahuje doložku znalce o tom, že si je vědom následků vědomě nepravdivého znaleckého posudku. Pak se postupuje při provádění tohoto důkazu stejně, jako by se jednalo o znalecký posudek vyžádaný soudem s tím, že soud případně umožní znalci nahlédnout do spisu nebo mu jinak umožní seznámit se s informacemi potřebnými pro podání znaleckého posudku.

I když soud sám nemá pochybnosti o správnosti písemného vyhotovení znaleckého posudku, musí znalece při jednání vyslechnout, pokud některý z účastníků vznáší proti závěrům znalce výhrady, které jsou opodstatněné a podloženy konkrétními argumenty, nikoliv jen pouhým tvrzením o nesprávnosti znaleckého posudku. Takovou opodstatněnou námitkou může být i jiný znalecký posudek předložený protistranou, ovšem soud musí nejprve stávajícího znalce k uplatněným námitkám vyslechnout a teprve není-li schopen na ně reagovat a své závěry obhájit, může být přistoupeno k dalšímu znaleckému dokazování. Je ovšem chybou, jestliže soud reaguje ustanovením dalšího znalce na pouhou námitku správnosti závěrů, kterou tímto postupem nevypořádal. Právě tehdy může nastat nepřehledná situace množství posudků, z nichž není možno dospět k relevantním závěrům. Teprve při skutečně podložených pochybnostech o věcné správnosti znaleckého posudku (i po provedeném výsledku znalce) má soud zadat vypracování nového posudku, případně ustanovit jiného znalce k vypracování revizního posudku.

V každém případě platí, že i znalecký posudek podléhá hodnocení důkazů, aniž by soud mohl přehodnocovat odborné závěry, je však oprávněn (a povinen) zvážit jeho formální náležitosti, zda závěry uvedené v posudku jsou náležitě odůvodněny a zda jsou podloženy obsahem nálezu, zda znalec vyčerpal úkol v rozsahu, jak mu byl zadán, zda přihlédl ke všem skutečnostem, s nimiž se měl vypořádat, zda jeho závěry jsou podloženy výsledky řízení a nejsou v rozporu s výsledky ostatních provedených důkazů. Právní závěry však činí toliko soud na podkladě skutkových zjištění a musí přitom umět obě tyto kategorie odlišit. Není pochybením, jestliže soud ve snaze o zachování přesnosti či z jisté opatrnosti v odůvodnění rozhodnutí ocitoval části textu znaleckého posudku, včetně specifické odborné terminologie (to platí zejména u medicínských sporů), je-li z odůvodnění soudního rozhodnutí zároveň zřejmé, že nešlo o pouhý bezduchý přepis, neboť soud s odbornými závěry dále pracoval, zjistil s jejich pomocí skutkový stav a vyvodil odpovídající a srozumitelné právní závěry.

## Výsledek vypořádání

Závěrem posouzení míry účasti jednotlivých provozovatelů na střetu je vyjádření jejich poměru zlomkem či procentem. V tomto rozsahu každý z provozovatelů nese povinnost k náhradě újmy vzniklé provozovatelům ostatním. V závislosti na výši újmy tak může i vyšší míra účasti vést k nižší náhradě; například provozovatel, který se na střetu podílel ze 70 %, zaplatí na náhradě škody na vozidle, která dosáhla 100 000 Kč, jen 70 000 Kč, zatímco 30% účast druhého provozovatele bude obnášet 150 000 Kč, vznikla-li na druhém vozidle škoda 500 000 Kč. Stejným způsobem (poměrem) se vypořádají i nároky na náhradu dalších škod (ztráta na výdělků, náklady léčeni) a nemajetkových újem (bolestné, náhrada za ztížení společenského uplatnění, jednorázová náhrada pozůstalých osob).



# Smluvní pokuty v nákladní přepravě



JUDr. JIŘÍ LOJDA, LL.M. EUR, Ph.D.

advokát se specializací na právo poštovních služeb, přepravní a dopravní právo, v trvalé spolupráci s bpv Braun Partners, s. r. o.

*Smluvní pokuta je nepochybně populárním (mnohdy až nadužívaným) institutem, který je používán v celé řadě smluv včetně smluv přepravních. Platné a účinné sjednání smluvní pokuty má ovšem svá pravidla, která vyplývají nejen z českého vnitrostátního práva, ale rovněž z mezinárodních úmluv upravujících přepravní smlouvu. Na podmínky pro sjednání smluvních pokut v nákladní přepravě optikou českého práva a některých mezinárodních úmluv je zaměřen tento článek.*

## Jak lze smluvní pokutu sjednat

Smluvní pokuta se v českém právu řídí ustanoveními § 2048 až § 2052 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku (dále jen „OZ“). Ustanovení § 2048 OZ konkrétně říká, že smluvní pokutu lze sjednat k zajištění smlouvené povinnosti, přičemž smluvní pokuta může být sjednána konkrétní částkou, případně může být ve smlouvě sjednán způsob pro výpočet takovéto částky smluvní pokuty.

Sjednání smluvní pokuty dle českého práva tedy vyžaduje v první řadě **jasné určení povinnosti, při jejímž porušení dojde ke vzniku nároku na smluvní pokutu**. Má-li být smluvní pokuta platně sjednána, pak lze doporučit, aby povinnosti, jejichž porušení vede ke vzniku nároku na smluvní pokutu, byly ve smlouvě určeny co nejkonkrétněji. Je však třeba uvést, že rozhodovací praxe Nejvyššího soudu ČR (dále jen „NS“) se ustálila na názoru, že „*požadavek určitosti vymezení povinností zajištěných smluvní pokutou je naplněn nejen v případě, jsou-li zajišťované povinnosti výslovně jednotlivě individualizovány, nýbrž i v situaci, je-li smluvní pokuta sjednána pro případ porušení povinností, tvořících ucelený a identifikovatelný soubor, aniž by bylo případné porušení jednotlivých povinností ve smlouvě konkretizováno (srov. rozsudky Nejvyššího*

*soudu ze dne 25. 1. 2017, sp. zn. 23 Cdo 3196/2016, či ze dne 7. 4. 2015, sp. zn. 23 Cdo 4327/2014)*<sup>1</sup>. Z ustanovení § 2048 OZ potom rovněž vyplývá, že smluvní pokuta se uplatní pouze v případě, kdy je touto smluvní pokutou zajišťováno splnění povinnosti plynoucí stranám ze smlouvy. Má-li být smluvní pokutou zajištěno plnění zákonné povinnosti, pak je třeba, aby byla tato zákonná povinnost do smlouvy převzata, nebo aby bylo ve smlouvě na konkrétní zákonnou povinnost alespoň dostatečně jasně odkázáno<sup>2</sup>.

Platné sjednání smluvní pokuty dle českého právního řádu dále vyžaduje **jasné určení výše smluvní pokuty**, nebo alespoň způsobu jejího určení. V praxi lze jen doporučit, aby smluvní pokuta byla pokud možno sjednávána konkrétní částkou, jelikož určitost konkrétní částky může být jen těžko rozporována. Naopak stanovení výše smluvní pokuty určením způsobu výpočtu s sebou nese riziko, že se nepodaří konečnou částku jasně určit, když např. u procentuální sazby smluvní pokuty může vyvstat problém s určením základu pro výpočet (např. je-li smluvní pokuta počítána jako procento z určité částky, může být v některých případech sporné, zda je myšlena částka s DPH nebo bez DPH<sup>3</sup>). Na druhou stranu samotná skutečnost, že určité údaje potřebné pro výpočet výše smluvní pokuty budou stranám známy až po uzavření smlouvy,

<sup>1</sup> Usnesení NS ze dne 29. 07. 2020, sp. zn. 32 Cdo 1777/2020.

<sup>2</sup> Hulmák, M. a kol.: Občanský zákoník V. Závazkové právo. Obecná část (§ 1721–2054). Komentář. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014, k § 2048.

<sup>3</sup> Rozsudek NS ze dne 19. 2. 2015, sp. zn. 33 Cdo 4001/2014.

určitosti ujednání o smluvní pokutě nevedí, pokud budou tyto údaje (např. měnový kurz) zjištělné ke dni porušení smluvní povinnosti<sup>4</sup>.

Oproti dřívější právní úpravě vypadla z OZ povinnost sjednat smluvní pokutu v písemné formě. Dle OZ je tedy možné, aby byla smluvní pokuta sjednána rovněž ústně, nicméně s ohledem na problémy při dokazování a právní jistotu stran lze jen doporučit, aby byla smluvní pokuta sjednávána písemně.

Smluvní pokuta pak může být rovněž obsažena v obchodních podmínkách (ty mohou mít podobu přepravních podmínek, zasilatelských podmínek atp.). Zde je ovšem třeba, aby tyto obchodní podmínky byly platně učiněny součástí smlouvy podle ustanovení § 1751 a 1752 OZ. Je třeba připomenout, že za určitých okolností může být některé ustanovení obchodních podmínek neúčinné, jelikož bylo pro jednu ze stran smlouvy překvapivé (srov. § 1753 OZ), což se může týkat i ustanovení těchto obchodních podmínek o smluvní pokutě.

V neposlední řadě mohou být otázky platnosti či neplatnosti ujednání o smluvní pokutě, případně dotýkající se určení její výše, závislé na tom, zda se v konkrétním případě jedná o smlouvu uzavíranou adhezním způsobem (§ 1798 a násl. OZ), tedy takovou smlouvu „jejíž základní podmínky byly určeny jednou ze smluvních stran nebo podle jejich pokynů, aniž slabší strana měla skutečnou příležitost obsah těchto základních podmínek ovlivnit“ (srov. § 1798 odst. 1 OZ).

## Smluvní pokuta a výše škody

Vznik nároku na smluvní pokutu není podmíněn tím, zda porušením zajišťované povinnosti vznikla oprávněné osobě škoda či nikoliv (§ 2048 OZ). Vznik škody a její výše však není v případě smluvní pokuty zcela bez relevance. Především, je-li ve smlouvě ujednána smluvní pokuta, pak nemá již věřitel nárok na náhradu škody vzniklé z porušení té samé povinnosti, z něhož vznikl nárok na smluvní pokutu (§ 2050 OZ). Toto ustanovení je ovšem dispozitivní (připouští odchýlné ujednání stran) a chce-li tedy věřitel mít vedle smluvní pokuty i nárok na náhradu škody vzniklé z porušení té samé povinnosti, musí si toto ve smlouvě ujednat.

K výši utrpěné škody potom soud přihlédne v případě, že dlužník navrhne, aby soud nepřiměřeně vysokou smluvní pokutu snížil (soud nebude smluvní pokutu snižovat z vlastní iniciativy, ale může tak učinit jen na návrh dlužníka) a soud nazná, že smluvní pokuta je skutečně nepřiměřeně vysoká. Zda je smluvní pokuta nepřiměřeně vysoká, bude soud posuzovat s ohledem na okolnosti případu a dle svého volného uvážení, přičemž by měl přihlédnout např. k tomu, která ze smluvních stran smluvní pokutu navrhla a za jakých okolností se tak stalo, zda má oprávněná strana nárok žádat vedle smluvní pokuty i náhradu škody<sup>5</sup> atp. Při stanovení rozsahu snížení smluvní pokuty (tedy o kolik bude smluvní pokuta snížena) se soud řídí primárně hodnotou a významem zajišťované povinnosti a může smluvní pokutu snížit až do výše škody, která věřiteli vznikla do doby rozhodnutí, níže už jít ovšem nemůže (§ 2051 OZ).

Je-li potom smluvní pokuta sjednána jako opakující se plnění (procento z určité částky za den nebo za jiné období), bude soud posuzovat, zda je přiměřená tato procentní sazba, nikoli jakou částku věřitel celkově vymáhá (která může být vysoká např. protože dlužník svou povinnost utvrzenou smluvní pokutou porušoval opakovaně nebo soustavně)<sup>6</sup>. Zde snad stojí za zmínku, že nepřiměřeně vysoká smluvní pokuta by neměla být jen pro svou výši automaticky neplatná pro rozpor s dobrými mravy a obrana proti ní by měla spočívat právě v moderačním právu soudu<sup>7</sup>. Na druhou stranu i ujednání o smluvní pokutě jako takové může být dle okolností případu v rozporu s dobrými mravy, nicméně tyto okolnosti nebudou dány jen sjednanou výší smluvní pokuty<sup>8</sup>.

Ze zahraniční judikatury ve věci smluvních pokut v přepravě lze dovodit, že jedním z kritérií, které by měl soud vzít do úvahy v případě, že posuzuje, zda smluvní pokutu sníží nebo nikoliv, je i výše ušlého obrátu. Odkázat lze na rozhodnutí německého OLG Jena, konkrétně na rozsudek ve věci sp. zn. 7 U 329/08 ze dne 26. 11. 2008<sup>9</sup>. V daném případě byl dopravce žalován zasilatelem o 20.000 EUR z důvodu, že v době platnosti konkurenční doložky provedl pro dřívějšího příkazce tohoto zasilatele nezávisle dvě přepravy. Za každou takto provedenou přepravu tedy zasilatel naúčtoval dopravci na základě konkurenční doložky 10.000 EUR. Žalobce u soudu ovšem vypověděl, že za jednu přepravu účtuje

<sup>4</sup> Občanský zákoník: komentář. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2014, k § 2048.

<sup>5</sup> Občanský zákoník: komentář. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2014, k § 2051.

<sup>6</sup> Srov. např. rozsudek NS ze dne 4. 4. 2016, sp. zn. 23 Cdo 1749/2015.

<sup>7</sup> Srov. např. usnesení NS ze dne 21. 3. 2019, sp. zn. 33 Cdo 5377/2017.

<sup>8</sup> Tamtéž.

<sup>9</sup> Zdroj: elektronický archiv časopisu Transportrecht.



příkazcům v průměru 500 EUR, přičemž soud provedl zajímavou úvahu spočívající v tom, že žalovaný provedl dvě přepravy v průběhu měsíce, konkurenční doložka byla sjednána na 6 měsíců, tudíž by tímto tempem při hypotetickém scénáři v době platnosti konkurenční doložky ušlo žalobci na obratu 6.000 EUR, ale na smluvní pokutě by mohl nárokovat 120.000 EUR. Tento rozdíl byl dle názoru OLG Jena příliš velký a tento soud považoval nakonec za odpovídající výši smluvní pokuty částku 1.500 EUR (tedy trojnásobek ušlého obratu v případě jednoho porušení doložky). Jakkoliv byl soud veden ve svých úvahách analogickou aplikací ustanovení německého práva (např. výši zádržného v případě smlouvy o dílo), může tento případ poskytnout určité vodítko v podobných sporech u českých soudů, tím spíše, když relevantní česká judikatura v tomto chybí<sup>10</sup>.

Jak již bylo zmíněno, objevují se v současné době v nákladní přepravě smluvní pokuty, kterými je postihován především dopravce<sup>11</sup>. Tyto smluvní pokuty zajišťují např. povinnost dopravce vrátit palety odesílateli, zajišťují povinnost dopravce nekontaktovat přímo příkazce, ale komunikovat vždy se zasílatelem, „penalizují“ dopravce za pozdě přistavené vozidlo k nakládce atd. Jakkoliv je i v těchto případech možné, že bude nedostatečně určité sjednána povinnost, která je smluvní pokutou utvrzena, nebo bude nedostatečně jasně určena výše smluvní pokuty (pověštinou ovšem zkušenosti autora hovoří o tom, že smluvní pokuty jsou v takovýchto případech sjednány konkrétní částkou), je největší slabinou těchto smluvních pokut právě jejich výše. Pokud jsou v případě nevrácených palet účtovány částky násobně vyšší, než je cena nové palety<sup>12</sup>, přičemž smluvní pokuta za všechny nevrácené palety přesahuje v některých případech násobně hodnotu přepravného, případně pokud zasílatel hodlá účtovat dopravci smluvní pokutu v řádu desítek tisíc korun jen z toho důvodu, že řidič dopravce kontaktoval přímo příkazce, aby upřesnil čas nakládky nebo vykládky z důvodů např. technické závady na vozidle, měl by v případném sporu

doprovce navrhnout moderaci výše smluvní pokuty, jelikož je zde celá řada důvodů, pro něž by soud k moderaci měl přistoupit (jakkoliv je toto rozhodnutí vždy na úvaze konkrétního soudce či soudního senátu).

## Právo rozhodné pro smlouvu

Bude-li smluvní pokuta sjednána ve smlouvě přepravní, uplatní se výše uvedená východiska pouze v případě, že právem rozhodným pro smlouvu bude právo české. Kromě vnitrostátních smluvních vztahů bez mezinárodního prvku tak bude právo české pro smlouvu přepravní použitelné především tehdy, pokud si její strany zvolí (srov. čl. 3 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008 ze dne 17. června 2008 o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy, dále jen „Řím I“). Při absenci volby práva bude právo české použitelné tehdy, pokud bude splněna některá podmínka podle čl. 5 odst. 1 Řím I<sup>13</sup>. Je ovšem třeba upozornit, že postupem podle Řím I nebude rozhodné právo určeno vždy, např. v případě přepravních smluv podléhajících předpisům CIM (Přípojek B k úmluvě COTIF<sup>14</sup>) bude rozhodné právo (jako tzv. subsidiární statut) určeno čl. 8 úmluvy COTIF. Vždy je tedy třeba důkladně zkoumat právní režim dané konkrétní přepravní smlouvy a z něj vyplývající možnosti pro určení rozhodného práva.

## Rozpor s některými ustanoveními mezinárodních úmluv

Možnost sjednat smluvní pokutu bývá „horké téma“ v případě přepravní smlouvy, která se řídí některou mezinárodní unifikační úmluvou. V podmínkách České republiky půjde nejčastěji o úmluvu CMR, předpisy COTIF-CIM a tzv. Montrealskou úmluvu<sup>15</sup> (jakkoliv možnost sjednat smluvní pokutu podle těchto unifikačních úmluv nezávisí na aplikaci českého právního řádu na přepravní smlouvu).

Nejvíce diskutovanou je tato problematika v rámci úmluvy CMR, a to z toho důvodu, že podle jejího čl. 41

<sup>10</sup> Pro doplnění autor uvádí, že obrana proti konkurenční doložce může spočívat rovněž v nesplnění požadavků na konkurenční doložku podle § 2975 OZ.

<sup>11</sup> Z pohledu OZ je nerozhodné, zda je tato smluvní pokuta vysloveně sjednána přímo v přepravní smlouvě nebo je obsažena např. v rámcové smlouvě. Stejně tak jako mohou být smluvní pokuty součástí smlouvy přepravní, mohou být součástí smlouvy zasílatelské.

<sup>12</sup> 500 Kč za nevrácenou paletu, přičemž nová EUR paleta stojí cca 240 Kč.

<sup>13</sup> „V míře, ve které nebylo právo rozhodné pro smlouvu o přepravě zboží zvoleno podle článku 3, je právem rozhodným pro takové smlouvy právo země obvyklého bydliště dopravce za předpokladu, že se místo převzetí nebo místo doručení nebo obvyklé místo bydliště odesílatele nacházejí rovněž v této zemi. Nejsou-li tyto požadavky splněny, použije se právo země, ve které se na základě dohody smluvních stran nachází místo doručení.“

<sup>14</sup> Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží jako Přípojek B k Úmluvě o mezinárodní železniční přepravě (aktuálně vyhlášena pod č. 65/2016 Sb. m. s.).

<sup>15</sup> Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě (publikována pod číslem 123/2003 Sb. m. s.).

je tato úmluva tzv. oboustranně kogentní, tedy neumožňuje stranám přepravní smlouvy přijímat odchylná smluvní ujednání ani ve prospěch ani v neprospěch dopravce. Většina sporů týkající se smluvních pokut a úmluvy CMR se pak točí kolem otázky, zda je možné v přepravní smlouvě podléhající úmluvě CMR (srov. čl. 1 a 2 této úmluvy) s ohledem na její čl. 41 vůbec sjednat smluvní pokutu a pokud ano, pak v jakých případech.

Autor je toho názoru, že smluvní pokutu lze v přepravní smlouvě podléhající úmluvě CMR sjednat, a to v těch případech, kdy úmluva CMR sama neobsahuje vlastní úpravu následků porušení určité povinnosti dopravce nebo odesílatele. Jinými slovy v otázkách, v nichž není úmluvou CMR řešena odpovědnost dopravce nebo odesílatele, smluvní pokutu sjednat lze. K podobnému závěru dospěl Krajský soud v Hradci Králové (dále jen „KSHK“) ve svém rozsudku ze dne 12. 5. 2004, sp. zn. 25 Co 142/2004. V uvedeném rozsudku se KSHK zabýval situací, kdy přepravní smlouva podléhající úmluvě CMR obsahovala smluvní pokutu pro případ pozdě provedené nakládky a pozdního dodání. V případě smluvní pokuty za pozdní dodání považoval KSHK takovéto ujednání za neplatné pro rozpor s čl. 41 úmluvy CMR, když se ztotožnil s názorem soudu prvního stupně, podle nějž upravuje úmluva CMR nároky pozdního dodání sama (srov. čl. 17 odst. 1 a čl. 23 odst. 5 úmluvy CMR) a nelze se tedy od této úpravy odchýlit. V případě smluvní pokuty za opožděnou nakládku KSHK nepovažoval smluvní pokutu za neplatnou, jelikož úmluva CMR sama otázku následků pozdního provedení nakládky neřeší. Názory na přípustnost smluvních pokut v přepravních smlouvách podléhajících úmluvě CMR se nicméně různí i v zahraniční literatuře<sup>16</sup>.

Jiná je podle názoru autora situace v rámci předpisů CIM. Předpisy CIM jsou tzv. jednostranně kogentní a umožňují stranám přepravní smlouvy, na kterou se předpisy CIM vztahují (srov. čl. 1 CIM), aby mezi sebou sjednaly, že dopravce svou odpovědnost a své závazky rozšíří nad rámec vyplývající z předpisů CIM. Jelikož sjednání smluvní pokuty představuje v podstatě sankční závazek, který nastoupí vedle závazků vyplývajících z předpisů CIM v případě porušení takto utvrzené povinnosti, je možné v přepravní smlouvě podléhající CIM sjednat smluvní pokutu v neprospěch dopravce.

Obdobná situace jako v předpisech CIM je i v případě Montrealské úmluvy, když článek 26 této úmluvy říká, že „*jakékoli ujednání, jehož účelem je zbavit dopravce odpovědnosti nebo stanovit nižší limity odpovědnosti, než je předepsáno v této úmluvě, je neplatné a právně neúčinné, avšak z neplatnosti takového ujednání nevyplývá neplatnost celé smlouvy, ta zůstává v rámci ustanovení této úmluvy i nadále platná*“. Názor, že Montrealská úmluva je tzv. jednostranně kogentní, zastává i odborná literatura<sup>17</sup>. I zde lze tedy dle názoru autora sjednat smluvní pokutu v neprospěch dopravce.

Posouzením přípustnosti smluvní pokuty podle konkrétní mezinárodní úmluvy však celý problém nekončí, jelikož následně je třeba posoudit otázku přípustnosti smluvní pokuty podle národního právního řádu, kterému přepravní smlouva podléhá. Jinými slovy v případě použití českého práva na přepravní smlouvu znamená přípustnost smluvní pokuty podle použitelné úmluvy její platné sjednání i podle národního práva, a pokud je smluvní pokuta platně sjednána, znamená to, že nemůže být soudem moderována. Už jen z toho důvodu by se strany přepravní smlouvy, které mezi sebou chtějí ujednat smluvní pokutu v mezinárodní přepravě, měly ujistit, že přepravní smlouva podléhá právnímu řádu, jehož obsah je jim znám<sup>18</sup>.

## Shrnutí namísto závěru

Při sjednávání smluvních pokut v nákladní přepravě je možné shrnout, že je třeba nejdříve ověřit, zda se na danou přepravní smlouvu použije některá mezinárodní unifikáční úmluva (CMR, COTIF-CIM atp.). Pokud ano, je třeba nejdříve určit, zda je možné podle takovéto mezinárodní úmluvy smluvní pokutu platně sjednat (v případě Montrealské úmluvy a předpisů CIM lze smluvní pokutu sjednat v neprospěch dopravce, v případě úmluvy CMR je možné sjednat smluvní pokutu jen v případech, kdy úmluva CMR sama nestanoví následky porušení takto zajištěné povinnosti), následně je v případě aplikace českého práva třeba definovat dostatečně přesné smluvní povinnosti, při jejichž porušení vzniká nárok na smluvní pokutu a určit dostatečně určitě výši smluvní pokuty při takovémto porušení, přičemž je třeba pamatovat, že smluvní pokuta může být neplatná např. i pro

<sup>16</sup> Lze tak např. nalézt názor, že smluvní pokuty, které by paušalizovaly výši náhrady škody, jsou neplatné, nicméně smluvní sankce preventivního charakteru jsou přípustné [srov. Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch--Band 7. Transportrecht: Viertes Buch. Handelsgeschäfte. Vierter Abschnitt. Frachtgeschäft (407–452d), Fünfter Abschnitt. Speditionsgeschäft (453–466), Sechster Abschnitt. Lagergeschäft (467–475h), Fünftes Buch. Seehandel (476–619), CMR, CIM, MÜ, CMNI. 2. Auflage. München: C. H. Beck, 2009, s. 1018], stejně jako názory v zásadě odmítající uplatnění smluvních pokut podle úmluvy CMR (srov. KOLLER, I. Transportrecht. 8. vydání. München: Verlag C. H. Beck, 2013., s. 1208).

<sup>17</sup> SEDLÁČEK, P. Montrealská úmluva. Mezinárodní letecká přeprava: KOMENTÁŘ. 1. vydání. Praha: VOX a. s., 2018, s. 205.

<sup>18</sup> Srov. komentovaný rozsudek OS Plzeň-město ze dne 4. 10. 2019, sp. zn. 12 C 32/2018, jenž vyšel v čísle 4/2020 tohoto časopisu (s. 19–21).

rozpor s dobrými mravy a v případě nepřiměřeně vysoké smluvní pokuty může dojít k tomu, že soud může na návrh osoby, jež má smluvní pokutu platit, výši smluvní pokuty snížit. Soud aplikující české hmotné právo může smluvní pokutu snížit až do výše utrpěné škody, přičemž

zohlední hodnotu a význam zajišťované povinnosti. Jakkoliv to pak české právo nestanoví výslovně, lze jen doporučit, aby byla smluvní pokuta sjednána písemně a pokud možno ve vlastním textu smlouvy.

«

## Praktické komentáře Wolters Kluwer

Srozumitelný, praktický a přehledný výklad  
K dispozici také jako elektronická knihovna v ASPI



NOVINKA

# Daňový řád

## Praktický komentář / 2. vydání

Tomáš Rozehnal

Praktický komentář k zákonu č. 280/2009 Sb., daňový řád, zachycuje aktuální legislativní a judikaturní vývoj tohoto základního procesního předpisu daňového práva. Jeho druhé vydání vychází v souvislosti s rozsáhlou novelou daňového řádu č. 282/2020 Sb. s účinností od 1. 1. 2021 a reaguje také na velké množství nových rozsudků, mnohdy se zásadním vlivem na dosavadní výklad zákona.

Komentář k daňovému řádu není pojat čistě formou strojového komentování jednotlivých paragrafů. Cílem autora bylo komentovat jednotlivé instituty nejlépe ve vzájemných souvislostech se zaměřením na reálné potřeby uživatele zákona.

Komentář jasným a srozumitelným jazykem objasňuje podstatu a úskalí jednotlivých postupů, řízení či dalších institutů daňového procesu. Tyto jsou komentovány jak z pohledu aplikační praxe, tak z pohledu aktuální judikatury. S ohledem na formu zpracování je komentář určen jak nováčkům v daňovém procesu, tak i zkušeným daňovým profesionálům, a to bez ohledu na jejich působiště.

- Vazba vázaná
- Počet stran 572
- Cena 955 Kč

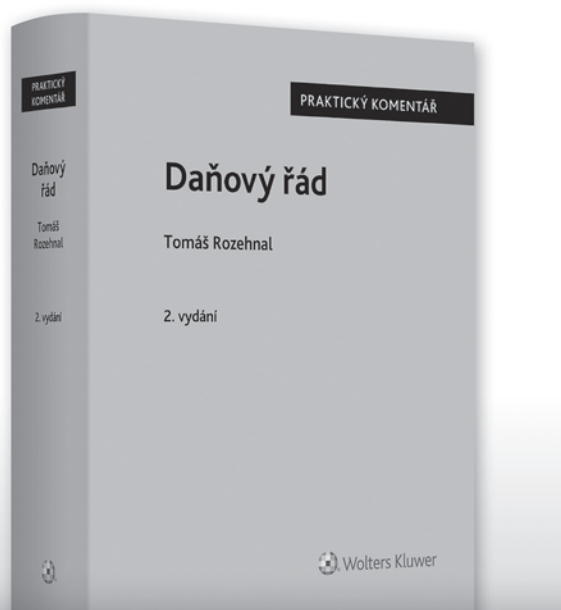


smarteca

Komentář je k dispozici také v ASPI a jako e-kniha



Objednávejte na  
[obchod.wolterskluwer.cz](http://obchod.wolterskluwer.cz)



 Wolters Kluwer

Když si musíte být jistí