

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)*¹. 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 odkázáno².

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 DPH³). Na druhou stranu samotná skutečnost, že určité údaje potřebné pro výpočet výše smluvní pokuty budou stranám známy až po uzavření smlouvy,

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

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

³ 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 povinnosti⁴.

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 škody⁵ 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)⁶. 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 soudu⁷. 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 pokuty⁸.

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. 2008⁹. 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

⁴ Občanský zákoník: komentář. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2014, k § 2048.

⁵ Občanský zákoník: komentář. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2014, k § 2051.

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

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

⁸ Tamtéž.

⁹ 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 chybí¹⁰.

Jak již bylo zmíněno, objevují se v současné době v nákladní přepravě smluvní pokuty, kterými je postihován především dopravce¹¹. 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 palety¹², 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 I¹³. 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 COTIF¹⁴) 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 úmluvu¹⁵ (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

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

¹¹ 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.

¹² 500 Kč za nevrácenou paletu, přičemž nová EUR paleta stojí cca 240 Kč.

¹³ „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.“

¹⁴ 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.).

¹⁵ 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 literatuře¹⁶.

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 literatura¹⁷. 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 znám¹⁸.

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

¹⁶ 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).

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

¹⁸ 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

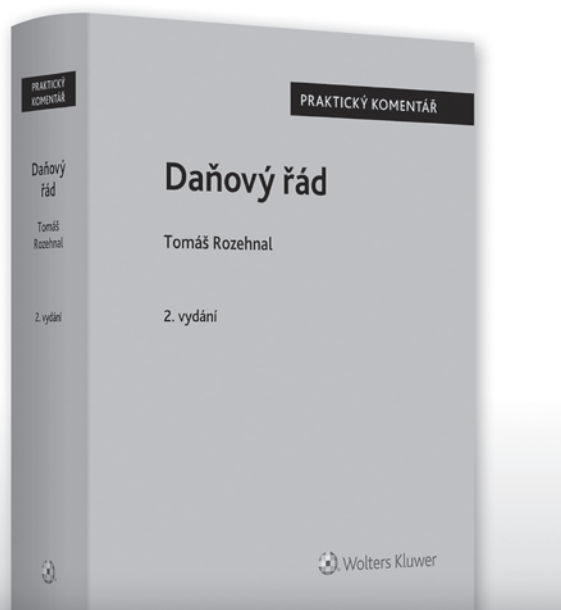


smarteca

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



Objednávejte na
obchod.wolterskluwer.cz



 Wolters Kluwer

Když si musíte být jistí