

Veźměte, prosíme, na vědomí, že text článku odpovídá platné právní úpravě ke dni publikace.

Nehody silničních dopravních prostředků v zahraničí

I přesto, že ke kolizím mezi dopravními prostředky dochází v každém druhu dopravy, není tato otázka patrně nikde tak aktuální, jako právě u dopravy silniční a to hned ze dvou důvodů. Prvním z nich je stále narůstající objem silniční dopravy, druhým pak existující „třecí plocha“ mezi Haagskou úmluvou o právu použitelném pro dopravní nehody (dále jen Haagská úmluva[1]) a Nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 864/2007 o právu rozhodném pro mimosmluvní závazkové vztahy (dále jen Nařízení Řím II).

Vztah mezi oběma předpisy a z něj plynoucí problémy

Pro vztah mezi oběma instrumenty je rozhodující čl. 28 Nařízení Řím II, který ve zkratce říká, že Nařízení Řím II ustoupí těm mezinárodním úmluvám, které stanoví kolizní normy pro mimosmluvní závazkové vztahy, pokud jejich členy byly členské státy ke dni přijetí tohoto nařízení a zároveň s nimi je členským státem takovéto úmluvy i stát nečlenský. Členské státy EU pak měly podle čl. 29 Nařízení Řím II předložit Komisi seznam takovýchto úmluv[2]. Nařízení Řím II tímto ustanovením respektuje mezinárodněprávní závazky členských států v oblasti úpravy soukromoprávních vztahů vzniklých z deliktu (je-li u takovýchto právních vztahů přítomen mezinárodní prvek) přičemž povahu takovéhoto závazku má i Haagská úmluva[3].

Situace ohledně silničních dopravních nehod se však v důsledku výše řečeného stala v Evropě poměrně nepřehlednou. Některé státy EU a některé státy mimo EU (např. Švýcarsko) budou totiž aplikovat Haagskou úmluvu[4], v rámci EU pak bude ve státech, které nejsou členy Haagské úmluvy, aplikováno Nařízení Řím II, ovšem s výjimkou Dánska, které se k tomuto nařízení nepřipojilo (a bude tedy aplikovat svou národní právní úpravu). Některé státy, které nejsou členy EU, pak budou rovněž aplikovat své národní právní předpisy (např. Norsko).

V poslední době sice není nouze o podobné "případy hojnosti" norem mezinárodního práva soukromého, nicméně v tomto případě je tento problém o něco palčivější než obvykle. Mezi oběma výše uvedenými „nadrárodními“ předpisy, které v případě dopravní nehody určí rozhodné právo, jsou totiž nemalé rozdíly (viz níže). První problém, který obvykle podobnou situaci ještě více zamotá, tkví v rozdílném vymezení rozsahu použití obou nadnárodních předpisů - těžkosti tady nastanou již s určením pojmu „dopravní nehoda“. Zatímco Haagská úmluva s tímto pojmem díky rozsahu svého použití musí pracovat a podrobněji ho definuje, Nařízení Řím I má o něco širší rozsah použití, upravuje právo rozhodné pro „mimosmluvní závazkové vztahy“ a tedy nemá potřebu se vyjadřovat speciálně k dopravním nehodám. Rozsah použití Haagské úmluvy je tedy o něco užší, než jak je tomu u Nařízení Řím II. To ovšem znamená, že výše nastíněné rozdělení použití jednotlivých nadnárodních instrumentů mezi jednotlivé evropské státy je značně zjednodušené a je ještě navíc třeba počítat se situacemi, kdy určitý stát sice bude obecně aplikovat určitý instrument, jelikož ale nebudou splněny podmínky pro jeho aplikaci, dostane se ke slovu instrument v pořadí další. Jako příklad lze uvést situaci, kdy v ČR dojde k dopravní nehodě, při níž srazí automobil, který řídí cizí státní příslušník, chodce - v takovém případě se Haagská úmluva nepoužije a prostor dostanou kolizní normy Nařízení Řím II.

Rozdílný je dále pohled obou instrumentů na volbu práva. Z úpravy obsažené v Nařízení Řím II je celkově patrné, že se jedná o úpravu novější, která se snaží reflektovat současné trendy mezinárodního práva soukromého. Takovýmto trendem je rovněž umožnění volby rozhodného práva (čl. 14 tohoto nařízení). Haagská úmluva oproti tomu volbu práva nezná. Důsledkem toho jsou neodůvodnitelné rozdíly, kdy ve dvou skutkově podobných případech bude v jednom z nich možné si právo zvolit a ve druhém nikoli. Laické veřejnosti, která je ale konec konců adresátem a tedy i uživatelem takovýchto norem, lze pak takovýto rozdíl jen těžko vysvětlit.

Nedojde-li k volbě práva v případech, kdy to Nařízení Řím II umožňuje, stanoví oba instrumenty shodně jako základní pravidlo použití práva státu, v němž k události, která škodu způsobila, došlo (čl. 4 Nařízení Řím II, čl. 3 Haagské úmluvy). Z tohoto pravidla jsou ale v obou instrumentech přípustné rozdílné výjimky - např. čl. 4 odst. 2 Nařízení Řím II obsahuje výjimku ve prospěch společného bydliště stran, čl. 4 Haagské úmluvy potom výjimkou zvýhodňuje právní řád státu registrace vozidla.

Praktický příklad

Existence dvou instrumentů, jejichž aplikace může dospět k rozdílným výsledkům, pak vede k nežádoucím jevům, jako je *forum shopping a race to the court*[5]. Celou situaci lze nejlépe ukázat na příkladu[6]: Řidič s obvyklým bydlištěm ve Francii předjížděl nákladní vozidlo na německé silnici. Při tomto manévru, který byl proti předpisům, donutil vozidlo jedoucí v protisměru, ve kterém byly dvě osoby s obvyklým bydlištěm ve Francii, ke změně směru jízdy, což vedlo k nárazu tohoto protijedoucího vozidla do předjížděného nákladního vozidla. Následkem toho jedna z osob zemřela a druhá utrpěla vážná zranění. Oba osobní automobily byly registrovány ve Francii, nákladní vozidlo pak v jiném státě. Pokud by případ řešily německé soudy, použily by Nařízení Řím II (Německo není členským státem Haagské úmluvy). Podle ustanovení čl. 4 odst. 2 Řím II by pak použily francouzské právo, jelikož jak žalovaná osoba, tak poškozený mají obvyklé bydliště v tomto státě. Francouzské soudy by pak použily Haagskou úmluvu, konkrétně její článek 3, jelikož nákladní vozidlo není registrováno ve Francii a není tedy možné konstituovat výjimku ze základního pravidla čl. 3, který odkazuje na právní řád místa nehody - tedy na právo německé. Budou-li předpisy mezinárodního práva procesního dávat možnost žalovat jak u soudů německých, tak u soudů francouzských (což je velmi pravděpodobné), může se rozhořet závod o to, kdo žalobu podá první. Takováto situace však již nemá s právní jistotou nic společného.

Haagská úmluva

Jak již bylo řečeno, v Evropě mají problém rozhodného práva v oblasti silničních dopravních nehod řešit především dva instrumenty. Těmi jsou Haagská úmluva a Nařízení Řím II. Pro Českou republiku z těchto dvou instrumentů i nadále pro dopravní nehody platí Haagská úmluva a české soudy tedy musejí určit rozhodné právo na základě jejích ustanovení.

Rozsah použití

Haagská úmluva se podle svého čl. 1 použije na otázky občanskoprávní mimosmluvní odpovědnosti, která vyplývá z dopravních nehod a to bez ohledu na řízení zvolené pro uplatnění nároku. Dopravní nehodou se pak pro potřeby této úmluvy rozumí nehoda jednoho nebo více vozidel, přičemž není podstatné, zda jde o vozidla motorová nebo bezmotorová. Nehoda takovýchto vozidel však musí souviset s dopravou na veřejných silnicích, na pozemcích přístupných veřejnosti případně na soukromých pozemcích, na něž mají právo přístupu určité osoby.

Právě použití Haagské úmluvy na nehody bezmotorových vozidel vede některé autory k poměrně širokému či skoro nejširšímu možnému vnímání pojmu „bezmotorová vozidla“. Některé tyto snahy lze pak shledávat skutečně absurdními. Pod tento pojem jsou podle některých řazena nejen jízdní kola,

či vozy tažené koňmi, ale i dětské kočárky [7], které už jsou podle mého názoru skutečně za hranou. Naopak si nemyslím, že by byl důvod nezahrnout do rozsahu použití ty nehody, na nichž mělo účast vozítko „segway“ a to i přesto, že osoba jedoucí na tomto vozítku je z pohledu české legislativy považována za chodce. Pojem „vozidlo“ je totiž třeba vykládat autonomně a ne na základě národních právních řádů legis fori. Segway si pak půjčují např. v Praze především turisté a tedy většinou cizí státní příslušníci. Dojde-li ke kolizi s jiným vozidlem, tak jak ho chápe Haagská úmluva, bude třeba použít rozhodné právo určené právě na základě Haagské úmluvy.

K problematice rozsahu použití Haagské úmluvy se pak sluší ještě dodat, že okruh otázek, na které Haagská úmluva dopadá, je rovněž negativně vymezen v čl. 2 této úmluvy.

Určení rozhodného práva

Na vícero místech tohoto článku již bylo zmíněno, že základní pravidlo pro určení rozhodného práva je obsaženo v čl. 3 Haagské úmluvy. Jako hraniční určovateli zde bylo zvoleno místo, kde k dopravní nehodě došlo. Z tohoto pravidla je pak připuštěna výjimka, kterou článek 4 Haagské úmluvy zakotvuje ve prospěch státu registrace vozidla. K právu státu, kde k nehodě došlo, se nicméně přihlíží a to v otázkách týkajících se jeho předpisů o bezpečnosti a řízení dopravy (čl. 7). Lze ještě dodat, že podle čl. 11 Haagské úmluvy není použití rozhodného práva cizího státu vázáno na vzájemnost, rozhodným právem může být navíc i právo nečlenského státu této úmluvy. Výhradu veřejného pořádku pak zakotvuje článek 10 Haagské úmluvy.

Nařízení Řím II

Samotný fakt, že české soudy budou aplikovat Haagskou úmluvu, ještě pochopitelně neznamená, že se její ustanovení budou vztahovat na všechny české subjekty. Prvním případem, kdy tomu tak nebude, budou představovat situace, které nespádají pod rozsah použití Haagské úmluvy, druhým případem pak budou situace, kdy budou k rozhodování ve sporu příslušné soudy států, které nejsou členskými státy Haagské úmluvy. V EU se pak dostanou ke slovu nejčastěji (avšak nikoli vždy - viz výše) ustanovení Nařízení Řím II. Jak již bylo uvedeno ve výše použité příkladu, podle Nařízení Řím II budou postupovat např. německé soudy.

a) Základní pravidlo podle čl. 4 odst. 1 Nařízení Řím II

Podle základního pravidla obsaženého v ustanovení čl. 4 odst. 1 Nařízení Řím II je rozhodným právem právo země, kde škoda vznikla. Nařízení Řím II vysloveně uvádí, že není rozhodné, ve které zemi došlo ke skutečnosti, která vedla ke škodě, nebo ve které zemi se projeví nepřímé následky škodné události - toto pravidlo může hrát svou roli i u dopravních nehod.

V případě dopravní nehody bude tedy, jak se zdá, určení rozhodného práva podle Nařízení Řím II poměrně snadné, je ale potřeba přihlížet k celému ustanovení prvního odstavce čtvrtého článku tohoto nařízení a nebrat tedy ohled na skutečnosti, které ke škodě vedly (např. návěs vadně naloženého kamionu, který byl nakládán ve státě A, dostane smyk a narazí do něj dodávka ve státě B - místem dopravní nehody je stát B a ten je tedy místem, kde škoda vznikla), případně na místa, kde se projeví nepřímé následky škodné události (řidič dodávky z předchozího případu bude převezen do státu C, kde však v důsledku komplikací zemře, místem, kde škoda vznikla, zůstává stát B).

Již zmíněná výjimka ze základního pravidla uvedeného v čl. 4 odst. 1 Nařízení Řím II je pak obsažena v dalších dvou odstavcích čtvrtého článku. Tato ustanovení říkají, že v případě, kdy má osoba, proti níž je vznášen nárok, bydliště ve stejné zemi, jako poškozený, použije se právo této země, dále se použije právo jiné země, než to, ke kterému se dojde použitím základního pravidla, rovněž v případech, kdy se prokáže zjevně užší vztah k této jiné zemi.

b) Volba práva podle čl. 14 Nařízení Řím II

Kromě jinak zvoleného hraničního určovatele v základním pravidle pro určení rozhodného práva se Nařízení Řím II liší od Haagské úmluvy v dalším podstatném bodě a tím je možnost si právo zvolit. Volba práva je zakotvena konkrétně v článku čtrnáctém odstavci prvním. Zde je ale třeba upozornit, že Nařízení Řím II omezuje tuto volbu v případě nepodnikatelských subjektů pouze na případy, kdy je dohoda uzavřena až po vzniku skutečnosti, která vedla ke vzniku škody.

Možná řešení problémů a pár slov závěrem

Čtenář patrně z výše uvedeného již sám nabyl dojmu, že současná situace, kdy vedle sebe existují dva hlavní soubory kolizních norem, podle kterých se určuje v Evropě rozhodné právo v případě dopravní nehody, rozhodně není ideální. Nadnárodní soubory kolizních norem by měly posilovat právní jistotu a zamezovat nežádoucím jevům, jakými jsou forum shopping a race to the court. Bohužel jsme v současné době již svědky situace, kdy aktivita nadnárodních organizací vede spíše ke tříštění právní úpravy, než k jejímu sjednocení a to nejen v oblasti norem mezinárodního práva soukromého. Namísto rozdílů v normách členských států se v současné době musí právní praxe vypořádávat stále častěji s různými nadnárodními soubory norem. V literatuře byla navrhována mnoha autory rozličná řešení alespoň pro oblast dopravních nehod, jako např. přistoupení EU k Haagské úmluvě, integrace této úmluvy do Nařízení Řím II, revize Haagské úmluvy nebo úprava pravidla v čl. 28 Nařízení Řím II[8]. Někteří autoři[9] pak vidí jako nezbytnou výpověď této úmluvy ze strany jejích členských států, které jsou členskými státy EU. Možnosti řešení v rámci EU jsou však poměrně široké i díky tomu, že EU je členem Haagské konference mezinárodního práva soukromého[10], na jejíž půdě Haagská úmluva vznikla. Do doby, než bude tento problém vyřešen, však bude potřeba překonávat výše nastíněné těžkosti v každodenní praxi. Věřím, že hladkému překonání těchto těžkostí napomůže i tento článek.

JUDr. Jiří Lojda, LL.M. EUR., Ph.D.

[1] U nás publikována pod č. [130/1976 Sb.](#)

[2] Seznam byl pak publikován v Úředním věstníku EU ze dne 17. 12. 2010 číslo C 343/7.

[3] PAUKNEROVÁ, M. Evropské mezinárodní právo soukromé. 1. vydání. Praha: Nakladatelství C. H. Beck, 2008. s. 302.

[4] Seznam členských států, dostupné na [www](#), k dispozici >>> [zde](#).

[5] STAUDINGER, A. Das Konkurrenzverhältniss zwischen dem Haager Strassenverkehrsübereinkommen und der Rom II-VO. In VON HEIN, J.; BAETGE, D.; VON HINDEN, M. (ed.). Die richtige Ordnung: Festschrift für Jan Kropholler zum 70. Geburtstag. 1. Vydání. Mohr Siebeck, 2008, s. 700 a násl.

[6] KADNER GRAZIANO, T. The Rome II Regulation and the Hague Conventions on Traffic Accidents and Product Liability - Interaction, conflicts and future perspectives. Nederlands Internationaal Privaatrecht 2008, s. 4., dostupné na [www](#), k dispozici >>> [zde](#).

[7] STAUDINGER, A. Das Konkurrenzverhältniss zwischen dem Haager Strassenverkehrsübereinkommen und der Rom II-VO. In VON HEIN, J.; BAETGE, D.; VON HINDEN, M. (ed.). Die richtige Ordnung: Festschrift für Jan Kropholler zum 70. Geburtstag. 1. Vydání. Mohr Siebeck, 2008, s. 696.

[8] STAUDINGER, A. Das Konkurrenzverhältniss zwischen dem Haager Strassenverkehrsübereinkommen und der Rom II-VO. In VON HEIN, J.; BAETGE, D.; VON HINDEN, M. (ed.). Die richtige Ordnung: Festschrift für Jan Kropholler zum 70. Geburtstag. 1. Vydání. Mohr Siebeck, 2008, s. 704 a násl.

[9] ESPINIELLA MENÉNDEZ, A. Accidentes de circulación por carretera: Del convenio de la Haya de 4 de Mayo de 1971 al Reglamento (CE) No 864/2007 („Roma II“). Anuario español de derecho internacional privado 2007, s. 506

[10] Rozhodnutí Rady ze dne 5. října 2006 o přistoupení Společenství k Haagské konferenci o mezinárodním právu soukromém (2006/719/ES)

© EPRAVO.CZ - Sbírka zákonů, judikatura, právo | www.epravo.cz

Další články:

- [Doručování soudních písemností ze zahraničí do ČR](#)
- [Novinky z české a evropské regulace finančních institucí za měsíc únor 2026](#)
- [Digital Fairness Act a influencer marketing - cesta ke konci roztržitosti regulace?](#)
- [Novinky z české a evropské regulace finančních institucí za měsíc leden 2026](#)
- [IATA Travel & Cargo akreditace v letectví - v čem spočívají její výhody?](#)
- [Digital Omnibus o AI: návrh nařízení o zjednodušení pravidel pro umělou inteligenci](#)
- [Rozhodčí nálezy vydané ruskými rozhodčími soudy a jejich uznání a výkon na území EU](#)
- [Environmentální tvrzení společností v hledáčku EU: Jak se vyhnout greenwashingu a obstát v nové regulaci?](#)
- [AIFMD II v České republice: Schvalovací proces a co čeká investiční společnosti](#)
- [Novinky z české a evropské regulace finančních institucí za měsíc prosinec 2025](#)
- [GLP-1 v potravinářství: čekají nás v EU „GLP-1 friendly potraviny“?](#)