

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

Odškodnění u dopravních nehod s mezinárodním prvkem - u jakého soudu podat žalobu a jak se určí rozhodné právo?

V důsledku existence Evropské unie (dále jen „EU“), volného pohybu v rámci vnitřního trhu či Schengenského prostoru a minimálních hraničních kontrol je silniční doprava v Evropě propojená více než kdy dříve. Ruku v ruce s tímto trendem ale jde i nárůst počtu dopravních nehod s mezinárodním prvkem.

Dopravní nehodou s mezinárodním prvkem je taková nehoda, kdy jsou jejími účastníky osoby z různých států, či k dopravní nehodě dojde na území jiného státu. Pokud se Vám stane, že budete účastní takové dopravní nehody v roli poškozeného, jestliže vznikne ať už majetková, či nemajetková újma, typicky nemajetková újma na zdraví, víte, u jakého soudu budete moci viníka nehody o náhradu újmy zažalovat, či právo kterého státu se bude na Váš případ aplikovat? Pokud nikoliv, tento článek se Vám pokusí dát na tyto otázky odpovědi.

Příslušnost soudu

Klíčovým právním předpisem na poli mezinárodního, resp. evropského civilního práva procesního, je nařízení EP a Rady (EU) č. 1215/2012, o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech (dále jen „**nařízení Brusel I bis**“). Dané nařízení navazuje na Bruselskou úmluvu o pravomoci soudů a výkonu rozhodnutí ve věcech civilních a obchodních z roku 1968 a významně přispělo k volnému pohybu soudních rozhodnutí v rámci EU, jakož i k harmonizaci pravidel pro posouzení mezinárodní příslušnosti soudů.^[1] Právě druhá zmíněná oblast je pro účely tohoto článku stěžejní.

V prvé řadě je třeba rovněž poukázat na určitou terminologickou nesrovnalost mezi českým právem a právem EU. Nařízení Brusel I bis užívá pojem „*příslušnost*“, v českém právním řádu tomuto termínu odpovídá pojem „*pravomoc*“ ve smyslu § 7 zákona č. [99/1963 Sb.](#), občanský soudní řád (dále jen „OSŘ“), nikoliv příslušnost dle § 9 OSŘ.^[2]

V kontextu dopravních nehod na území členských států EU je pravděpodobné, že se na případ bude aplikovat nařízení Brusel I bis, přesto je však třeba tuto skutečnost ověřit. Kritériem pro ověření aplikovatelnosti uvedeného nařízení na daný případ je tzv. domicil žalovaného. Obecné pravidlo v čl. 4 nařízení Brusel I bis zní: „*Nestanoví-li toto nařízení jinak, mohou být osoby, které mají bydliště v některém členském státě, bez ohledu na svou státní příslušnost žalovány u soudů tohoto členského státu.*“ Kritériem tedy není státní příslušnost žalovaného, ale jeho bydliště na území některého členského státu. U právnických osob je třeba pod pojmem „*bydliště*“ chápat zapsané sídlo, ústředí nebo hlavní provozovnu.^[3]

Nařízení Brusel I bis kromě obecné příslušnosti stanoví rovněž případy, kdy lze škůdce žalovat i v jiném členském státě, než ve kterém má domicil. Pro případ vymáhání odškodnění u dopravních nehod jde primárně o čl. 7 odst. 2 a odst. 3. Dle zmiňovaného odst. 2 je možné ve věcech týkajících

se protiprávního jednání (deliktu) žalovat u soudu místa, kde došlo nebo může dojít ke škodní události. Odstavec 3 dále poškozenému jako žalobci umožňuje podat žalobu na náhradu škody nebo žalobu o uvedení do původního stavu, pokud byla škoda způsobena trestným činem, i u soudu, který o tomto trestném činu rozhoduje. Avšak i u těchto alternativ zůstává podmínkou, že žalovaný musí mít domicil na území některého z členských států.[4]

V případě, že žalovaný nemá domicil na území některého členského státu, nařízení se aplikovat nebude a pro určení pravomoci se bude postupovat dle bilaterálních či multilaterálních mezinárodních smluv potažmo norem vnitrostátního práva. Podmínka domicilu se vztahuje pouze na žalovaného, u žalobce není vůbec řešena. Žalobcem tak může být i osoba ze třetího státu.[5]

Pokud je stanoveno, u soudů kterého členského státu je možné podat žalobu na náhradu újmy vzniklou v důsledku dopravní nehody s mezinárodním prvkem, je třeba následně zjistit tzv. rozhodné právo, tj. právo, které bude mezinárodně-příslušný soud na konkrétní případ aplikovat. Skutečnost, že bude možné zažalovat žalovaného například u českého soudu totiž ještě neznamená, že český soud bude na případ automaticky aplikovat české hmotné právo.[6]

Rozhodné právo

Otázka určení rozhodného hmotného práva je zcela nezávislá na otázce týkající se mezinárodní příslušnosti soudu.[7] Soud, u kterého byl žalobní návrh podán, si tedy nejprve posoudí, zda je založena jeho příslušnost. Pokud dojde ke kladné odpovědi, začne se zabývat tím, jaké rozhodné hmotné právo bude s ohledem na dané skutkové okolnosti na věc aplikovat.

Na evropské ani mezinárodní úrovni dosud neexistuje žádná obecná kodifikace občanského práva hmotného, jež by se dala přímo aplikovat. Právní předpisy, o kterých bude dále v tomto článku pojednáno, obsahují kolizní úpravu náhrady škody vzniklé jinak než porušením povinnosti ze smlouvy a jiného právního jednání, jež pouze ukazuje na vnitrostátní hmotné právo některého státu použitelné v daném případě.

Stěžejními právními předpisy v této oblasti jsou nařízení EP a Rady (ES) č. 864/2007 o právu rozhodném pro mimosmluvní závazkové vztahy (dále jen „**nařízení Řím II**“) a Haagská úmluva o právu použitelném pro dopravní nehody z roku 1971 (dále jen „**Haagská úmluva**“).

Cílem nařízení Řím II bylo sjednotit kolizní normy v dané oblasti a poskytnout adresátům právních norem právní jistotu, k naplnění tohoto cíle je však daleko. Článek 28 odst. 1 nařízení Řím II stanoví vztah ke stávajícím mezinárodním úmluvám následovně: *„Tímto nařízením není dotčeno použití mezinárodních úmluv, jejichž stranou je jeden nebo více členských států ke dni přijetí tohoto nařízení a které stanoví kolizní normy pro mimosmluvní závazkové vztahy.“* Nařízení se přednostně užije pouze tehdy, kdy je mezinárodní smlouva, upravující totožnou materii jako unijní právní předpis, uzavřena výlučně mezi členskými státy EU.[8] To však není případ Haagské úmluvy, jejímiž smluvními stranami jsou i nečlenské státy jako například Ukrajina či Švýcarsko.[9]

Z výše uvedeného vyplývá, že samo nařízení Řím II určuje aplikační přednost Haagské úmluvy v případě členských států, jež jsou jejími smluvními stranami. Bude tedy zkrátka záležet na tom, které soudy jakého členského státu budou v daném případě mezinárodně příslušné. Dle této skutečnosti se bude rozhodné právo stanovovat buďto na základě kolizních norem uvedených v nařízení Řím II, nebo v Haagské úmluvě.[10]

Dle obecného pravidla, na kterém staví nařízení Řím II, je rozhodným právem pro mimosmluvní závazkové vztahy z civilních deliktů právo státu, v němž škoda vznikla (tzv. *lex loci damni infecti*).[11] Z tohoto pravidla následně předmětné nařízení upravuje dvě výjimky. V čl. 4 odst. 2

nařízení Řím II je obsažena úprava pro případ, že má žalobce a žalovaný v okamžiku vzniku škody obvyklé bydliště ve stejném státu, v takovém případě se pak použije právo takového státu. Článek 4 odst. 3 nařízení Řím II upravuje dále tzv. únikovou doložku, která se uplatní, když je civilní delikt zjevně úžeji spojen s jinou zemí než se zemí určenou dle obecného pravidla či odst. 2.

Nařízení Řím II ve svém znění zohledňuje i klasickou vnitrostátní praxi v oblasti odškodnění újmy vzniklé v důsledku dopravní nehody, pro niž je typické, že se poškozený se svými nároky obrací na odpovědnostního pojistitele vozidla.^[12] V čl. 18 je stanovena možnost poškozeného vznést svůj nárok přímo vůči pojistiteli odpovědné osoby. Podmínkou pro tento postup však je, aby tuto možnost stanovovalo právo rozhodné pro daný mimosmluvní závazkový vztah nebo právo rozhodné pro danou pojistnou smlouvu. Úpravu v nařízení tak doplnila směrnice EP a Rady (ES) č. 2009/103 o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontrole povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění. Tato směrnice stanovila členským státům povinnost zavést do své vnitrostátní právní úpravy povinné pojištění vozidel, která mají obvyklé stanoviště na jejich území.^[13]

Haagská úmluva jako mezinárodní smlouva, která se zabývá čistě úpravou kolizních norem pro oblast dopravních nehod, obsahuje (na rozdíl od nařízení Řím II) v prvotních ustanoveních legální definici dopravní nehody. Dle čl. 1 Haagské úmluvy pak dopravní nehodou je „*nehoda, na níž se podílí jedno nebo více vozidel bez ohledu, zda jsou poháněna motorem či nikoliv, a jež souvisí s dopravou na veřejných silnicích, na pozemcích přístupných veřejnosti nebo na soukromých pozemcích, na něž mají právo přístupu určité osoby.*“

Hraniční určovatel, který Haagská úmluva stanoví, je téměř identický s hraničním určovatelem obsaženým v nařízení Řím II. Rozhodným právem je právo státu, na jehož území došlo k nehodě.^[14] I v tomto případě existují z obecného pravidla výjimky, a to ve prospěch práva státu registrace vozidla.^[15]

Z výše uvedeného je zřejmé, že určit právo, jež se bude na daný případ aplikovat, není tak jednoduché, jak by se na první pohled mohlo zdát. Rozhodné právo je však zcela zásadní s ohledem na skutečnost, že teprve ono určuje například podmínky a rozsah odpovědnosti, důvody vylučující odpovědnost, způsob a rozsah náhrady škody či promlčení, nikoliv kolizní normy. Problematiku odškodnění újmy poškozených vzniklou v důsledku mezinárodních dopravních nehod komplikuje právě i skutečnost, že v různých členských státech jsou zmíněné instituty upraveny odlišně.

Závěr

Pokud se stanete poškozeným při dopravní nehodě s mezinárodním prvkem, bude Vás při vymáhání újmy v prvé řadě zajímat, u kterých soudů jakého členského státu budete moci žalobu podávat. Poté bude již na samotném soudu, aby posoudil, zda mu svědčí mezinárodní příslušnost pro řešení dané věci a zároveň bude muset s pomocí kolizních norem určit rozhodné právo, jež následně bude na věc aplikovat.



Mgr. Monika Skalová,

advokátka



Kateřina Levá



KLB Legal, s.r.o., advokátní kancelář

Letenská 121/8
118 00 Praha 1

Tel.: +420 739 040 363
e-mail: info@klblegal.cz

[1] NIELSEN, P.A. The new Brussels I Regulation. Common Market Law Review, Volume 50, Issue 2 (2013) pp.

503 – 528. [Online]. [cit. 2023-04-23]. Dostupné >>> [zde](#).

[2] Potvrzeno i rozhodovací praxí soudů viz např. usnesení Krajského soudu v Českých Budějovicích ze dne

19. 8. 2004, sp. zn. 19 Co 1782/2004.

[3] Viz čl. 63 nařízení Brusel I bis.

[4] HERBOCZKOVÁ, J. Nařízení Brusel I – mezinárodní pravomoc. Evropské mezinárodní právo soukromé. [Online]. [cit. 2023-04-23]. Dostupné >>> [zde](#).

[5] Tamtéž.

[6] KUČERA, Z. PAUKNEROVÁ, M., PFEIFFER, M. VYBÍRAL, P. Mezinárodní právo soukromé, 9. vydání. Plzeň:

Aleš Čeněk, 2022.

[7] Tamtéž.

[8] Čl. 28 odst. 2 nařízení Řím II.

[9] Seznam smluvních států Haagské úmluvy, dostupné >>> [zde](#).

[10] NAGY, C. I. The Rome II Regulation and Traffic Accidents: Uniform Conflict Rules with some Room for Forum Shopping – How so? Journal of Private International Law, Volume 6, 2010 - Issue 1. Dostupné >>> [zde](#).

[11] Viz čl. 4 odst. 1 nařízení Řím II.

[12] V České republice se jedná o zákon č. [168/1999](#) Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.

[13] K pojmu „územím, na němž má vozidlo obvyklé stanoviště“ viz čl. 1 odst. 4 směrnice EP a Rady (ES) č.

2009/103.

[14] Viz čl. 3 Haagské úmluvy.

[15] Viz čl. 4 Haagské úmluvy.

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

Další články:

- [Kdy kupní smlouva na nemovitost neobstojí před katastrem: pozor nejen na kupní cenu](#)
- [Elektronické hlasování v SVJ: Brzdí zákonodárce digitalizaci záměrně?](#)
- [Právní aspekty terapie psychedeliky](#)
- [Význam sportovních pravidel při posuzování odpovědnosti sportovců za sportovní úrazy](#)
- [Okamžité zrušení pracovního poměru učiněné z „opatrnosti“ zaměstnavatele ve světle judikatury Nejvyššího soudu](#)
- [Výroční zpráva ÚOOÚ za rok 2025: nové regulační priority v oblasti ochrany osobních údajů](#)
- [Vadné nařízení vlády č. 493/2025 Sb. a dopady fixace limitů drobných oprav na pronajímatele](#)
- [Nařízení PPWR: cesta do pekla dlážděná dobrými úmysly](#)
- [AML - od zákona č. 253/2008 Sb. k AMLR: co konkrétně musí česká povinná osoba změnit do roku 2027](#)
- [Podmíněné propuštění ve světle zásady ústnosti a přímosti](#)
- [Byznys a paragrafy, díl 37.: Povinná forma jednání ve smlouvách](#)