



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze rozhodl předsedkyní senátu JUDr. Zuzanou Čížkovou jako samosoudcem v právní věci žalobce WLACH TRANSPORT s.r.o., IČ 25349406, se sídlem v Polné, Palackého 240, zastoupeného Mgr. Petrem Melicharem, advokátem, se sídlem v Jihlavě, Zrzavého 3259/9, proti žalovanému Steel Center Europe, s.r.o., IČ 26777576, se sídlem v Praze 2, Škrétova 490/12, zastoupenému Mgr. Miroslavem Osladilem, advokátem, se sídlem v Praze 1, Revoluční 3, o zaplacení Kč 696.980,- s příslušenstvím,

t a k t o :

I. Žalovaný je povinen zaplatit žalobci částku Kč 696.980,- s úrokem z prodlení ve výši 7,75 % ročně z částky Kč 325.900,80 ode dne 2. března 2012 do zaplacení, z částky Kč 361.608,- ode dne 2. března 2012 a z částky Kč 9.471,20 ode dne 8. března 2012 do zaplacení, a to vše do tří dnů od právní moci rozsudku.

II. Žaloba o zaplacení úroku z prodlení ve výši 7,75 % ročně z částky Kč 325.900,80 ode dne 28. února 2012 do dne 1. března 2012, z částky Kč 361.608,- ode dne 28. února 2012 do dne 1. března 2012 se zamítá.

III. Žalovaný je povinen nahradit žalobci náklady řízení Kč 137.389,- k rukám Mgr. Petra Melichara, a to do tří dnů od právní moci rozsudku.

IV. Žalovaný je povinen zaplatit českému státu náklady řízení Kč 3.912,50, a to do tří dnů od právní moci rozsudku.

O d ů v o d n ě n í :

Žalobce se domáhal proti žalovanému zaplacení částky Kč 696.980,- s příslušenstvím. V odůvodnění žaloby uvedl, že jeho hlavním předmětem podnikání je vnitrostátní a mezinárodní přeprava zboží. Na základě objednávek žalovaného provedl pro žalovaného v měsících lednu a únoru 2012 dopravu zboží. V měsíci lednu 2012 v celkovém počtu 144 případů v obvyklé trase z místa nakládky v Humpolci, Pražská 1669 do místa vykládky FUTABA se sídlem v Baštínově, Havlíčkův Brod, kterou vyúčtoval fakturou č. 32140008 na Kč 325.900,80. V měsíci únoru 2012 provedl dopravu v celkovém počtu 155 případů, kterou vyúčtoval fakturou č. 32140102 na Kč 337.944,-. V lednu 2012 provedl dopravu mimo obvyklou trasu Steel Center Europe - FUTABA v celkovém počtu 40 případů, kterou vyfakturoval fakturou č. 32140187 na Kč 361.608,-. Žalovaný vystavil dne 31. října 2011 fakturu č. 21100095 na Kč 395.702,- a fakturu č. 21100096 na Kč 301.278,-, které odůvodnil vznikem škody při přepravě. Dopisem ze dne 4. dubna 2012 provedl žalovaný jednostranné započtení faktur žalovaného č. 21100095 na Kč 395.702,- a č. 21100096 na Kč 301.278,- s fakturami žalobce č. 32140008 na Kč 325.900,80, č. 32140187 na Kč 361.608,-, a částečně částkou Kč 9.471,20 vůči faktuře č. 32140102 na Kč 337.944,-. Žalobce se započtením nesouhlasí, neboť má za to, že škodu nezavinil.

Žalovaný v písemném vyjádření k žalobě učinil nesporným, že pro něj žalobce provedl přepravu zboží v měsíci lednu 2012 v celkovém počtu 144 přeprav, v měsíci únoru 2012 v celkovém počtu 155 přeprav a v měsíci lednu 40 přeprav, jak je specifikoval žalobce. Uvedl však, že na základě objednávky žalovaného ze dne 10. října 2011 provedl žalobce pro žalovaného dne 13. října 2011 přepravu nákladu, a to z místa nakládky v Humpolci, Pražská 1669 do místa vykládky společnosti Matador, Staničná, Vráble, Slovenská republika. Přepravu zajišťovala pro žalobce třetí osoba, dopravce František F. – RAMA, se sídlem ve Vlčanech 1598, Slovenská republika. Při této dopravě došlo ke způsobení škody na zboží žalovaného, a to v důsledku dopravní nehody, resp. prudkého brzdění tahače, který zboží přepravoval, způsobeného nastalou situací v silničním provozu. Dále uvedl, že na základě objednávky žalovaného ze dne 11. října 2011 provedl žalobce pro žalovaného dne 14. října 2011 přepravu nákladu, a to z místa nakládky v Humpolci, Pražská 1669 do místa vykládky společnosti Matador, Staničná, Vráble, Slovenská republika. Přepravu zajišťovala pro žalobce třetí osoba, a to dopravce Anton B. – BOTEK, se sídlem v Bánovcích nad Bebravou, Matice slovenskej 1261/6, Slovenská republika. I při této přepravě došlo ke způsobení škody na zboží žalovaného, a to v důsledku dopravní nehody, resp. prudkého brzdění tahače, který zboží přepravoval, způsobeného nastalou situací v silničním provozu. Příjemce - společnost MATADOR AUTOMOTIVE VRÁBLE a.s. zboží odmítl převzít a vrátil jej z důvodu poškození zpět žalovanému. V obou případech mělo být zboží v průběhu přepravy trvale zaplachtováno a zajištěno, a to minimálně dvaceti až třiceti vázacími prostředky kvality LC 3000daN a 2 vázacími prostředky kvality LC 5000 daN. V mezinárodním nákladním listě č. 2011100606, který se vztahuje k přepravě uskutečněné dne 13. října 2011 a v mezinárodním nákladním listě č. 201110738, který se vztahuje k přepravě uskutečněné dne 14. října 2011 je v oddílu 13 uvedeno, že za zajištění nákladu je odpovědný řidič. Odkázal na čl. 9 Mezinárodní úmluvy o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR) vyhlášené ve Sbírce zákonů pod č. 11/1975 Sb., podle něhož je mezinárodní nákladní list věrohodným dokladem o uzavření a obsahu přepravní smlouvy a dopravce je povinen řídit se

v něm obsaženými pokyny odesílatele. Podle fotodokumentace následků náhlých brzdění je zřejmé, že v obou případech nebyl náklad dostatečně zafixován, což bylo příčinou škody. Žalovaný vydal dne 5. listopadu 2010, za účelem co nejvyšších možných standardů přepravy zboží a předcházení škodám, pravidla zajištění nákladů, označené jako Typová nakládací směrnice, od roku 2012 pak jako Pravidla zajištění nákladu, které podrobně upravují, jakým způsobem má být zboží při přepravě zajištěno a pořádá pravidelná školení pro jednotlivé řidiče dopravců. Řidiči žalobce, dopravce Antona B. – BOTEX a Františka F. - RAMA byli s těmito pravidly prokazatelně seznámeni, což doložil jejich podpisy na záznamu o výcviku. Žalobce v obou případech nedodržel pravidla přepravy, neboť palety se zbožím byly k návěsu připevněny pouze příčnými vázacími prostředky a nebyly umístěny dva vázací prostředky přes roh palety pro zabránění pohybu palet vpřed tak, jak vyžadují pravidla zajištění nákladu žalovaného. Žalovaný proto žalobci vystavil dne 31. října 2011 fakturu č. 21100095 na částku Kč 395.702,- a fakturu č. 21100096 na částku Kč 301.278,-. Je toho názoru, že se žalobci nepodařilo prokázat vznik škody v souvislosti se skutečností vedoucí ke zproštění odpovědnosti. Poukázal na to, že žalobce sám vystavil fakturu č. 31150152 na částku Kč 301.278,- přepravci Antonu B. – BOTEX z důvodu, že škoda vzniklá při přepravě dne 14. října 2011 byla žalobci vyfakturována žalovaným a došlo k její úhradě, a vyslovil domněnku, že obdobně žalobce postupoval i v případě přepravce Františka F. – RAMA. Navrhl zamítnutí žaloby.

Žalobce v replice k vyjádření žalovaného potvrdil vystavení faktur za vzniklou škodu dopravcům Antonu B. - BOTEX a Františku F. – RAMA, avšak žádný těchto dopravců jednostranné započtení neuznal, neboť řešení záležitosti vzniklé škody postoupili svým pojišťovnám, které se vyjádřily, že dopravci neodpovídají za uvedenou škodu. Zajištění nákladu bylo podle žalobce provedeno v pořádku, vozidla byla při nakládce u žalovaného kontrolována a v případě nedodržení postupů by dopravce neobdržel potřebná potvrzení pro opuštění areálu odesílatele. Zastává dále názor, že normy Mezinárodní úmluvy o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (dále jen „Úmluva“), publikované pod číslem 11/1975 Sb. mají kogentní charakter, tedy nelze ujednáním v rámcové smlouvě uzavřené mezi odesílatelem a přepravcem, případně dalšími pravidly vydanými odesílatelem, přenášet odpovědnost za řádné upevnění zboží na paletách na přepravce.

Žalovaný ke kontrole nákladu před přepravou uvedl, že pracovníci žalovaného pouze zaznamenávají do tzv. „check sheet“ nedostatky spočívající v zajištění nákladu či předepsaného oblečení řidičů, nejsou tedy zodpovědní za samotné zajištění nákladu. Zjištěné nedostatky nejsou důvodem pro nevydání potvrzení pro opuštění areálu žalovaného, nýbrž jsou řešeny následně se zástupci jednotlivých dopravců. Žalovaný souhlasí s tím, že Mezinárodní úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě má kogentní charakter, nestanoví však dopravci povinnost provádět nakládku a zajištění nákladu, toto ponechává na dohodě stran. Žalobce v případě všech přeprav pro žalovaného dobrovolně převzal povinnost zajistit náklad na sebe, respektive na svého řidiče. Žalovaný nepřenáší na žalobce odpovědnost za upevnění zboží na paletách, naopak má za to, že zboží bylo při obou sporných přepravách upevněno řádně, neboť žalobce zajišťoval přepravu stejného zboží i v mnoha jiných případech, kdy bylo řádně převzato příjemcem. Předmět sporných doprav, tedy svazky ocelových plechů vyžadují specifické ukotvení k paletě. Mají být připevněny v příčném směru ocelovou páskou. Konkrétní způsob zajištění, tj. počet a směr pásek je dán konstrukcí dřevěné palety, rozměry zboží, způsobem nakládání a ložení. Tento způsob upevnění k paletě je žalovaným používán bez potíží od roku 2004. K odpovědnosti za vznik škody podle Úmluvy pak žalovaný uvádí, že nesouhlasí se závěrem pojišťovny, že škoda byla způsobena dle č. 17 odst. 4 písm. b) a c) Úmluvy, tedy chybějícím nebo vadným obalem a

nesprávnou manipulací, naložením, uložením nebo vyložením. Zásilky byly zabaleny řádně a jediným možným způsobem. Pokud měl žalobce, respektive dopravce k obalu zásilky výhrady, měl je sdělit dle čl. 8 odst. 2 Úmluvy žalovanému jako odesílateli a zapsat je do náložního listu, což se nestalo. Škoda dle názoru žalovaného nevznikla nesprávnou manipulací, naložením, uložením nebo vyložením, ale při dopravě. Jestliže se řidič zapojil do zajištění zásilky zajišťovacími pásy, ačkoli byla nakládku svěřena kompletně odesílateli a jeho zaměstnancům, a v průběhu přepravy došlo k jejich uvolnění a následnému poškození zásilky, je řidič spoluodpovědný za škodu. V případě, že bylo zajištění nákladu svěřeno kompletně řidiči, nese za jeho pochybení odpovědnost dopravce (rozsudek německého Vrchního zemského soudu v Brémách z 8. února 2007- 2, zn. U 89/04). Poukázal na to, že k obdobným nehodám došlo již v roce 2010 a pojišťovna žalobce vzniklou škodu uhradila.

Žalobce soudu předložil znalecký posudek Ing. Dušana Hasoně ze dne 8. května 2012, který se vyjádřil ke správnosti balení zboží určeného pro přepravu na veřejných komunikacích a způsobu nakládky a bezpečného zajištění zboží. Znalec při zpracování posudku vycházel z podkladů předložených žalobcem i žalovaným, mimo jiné také z nakládací směrnice žalovaného. Znalec učinil následující závěry. Způsob uložení a fixace nákladu k přepravní paletě je z technického hlediska nedostatečný a nezabezpečuje stabilitu, když používání plastové samolepící pásky na trámčích v místech styku s ocelovými plechy snižuje součinitel tření a tím i stabilitu, a způsob fixace k paletě pouze v jednom směru, a to v příčném, je pro daný případ nedostatečný. Při uložení palet do více vrstev dochází k podstatnému snížení stability přepravovaného nákladu. Použitím podkladové samolepící umělohmotné pásky dochází ke snížení třecí síly o cca 18 %, a tím i k nárůstu nestability přepravovaného zboží v okamžiku brzdění na hranici technického maxima. Ke způsobu uložení a fixace nákladu k přepravní paletě znalec uvedl, že jsou z technického hlediska nedostatečné, nezabezpečují bezpečnou stabilitu, a to hlavně z důvodu, že fixace přepravovaných plechů k paletě je provedena pouze v jednom směru, a to v příčném směru, kde mezní setrvačná síla je podstatně menší než ve směru jízdy.

Žalovaný má za to, že znalecký posudek je pro soudní řízení nedostačující, neboť neodpovídá na otázku, zda by zajištění zboží dle pravidel zajištění nákladu žalovaného zabránilo vzniku škody při přepravách uskutečněných dne 13. října 2011 a 14. října 2011. Znalec se zabýval pouze zajištěním nákladu na paletách a případnou možností nežádoucího pohybu jednotlivých palet v případě, že jsou položeny na podlaze vozidla, případně ve vrstvách na sobě, ale nezabýval se výpočtem ovlivnění nežádoucího pohybu v případě, že by tyto palety byly zajištěny i za pomoci jištění zabraňujícího pohybu palet vpřed.

Soud ustanovil Ing. Julia Slepíčku, znalce z oboru silniční doprava k vypracování znaleckého posudku, v němž se měl vyjádřit k výše uvedené otázce vznesené žalovaným. Dle závěrů znalce bylo zajištění nákladu dle pravidel zajištění nákladu žalovaného dostatečné pouze v případě zákonného brzdného zpomalení a umístění palet v jedné vrstvě. V případě skutečně dosažitelného brzdného zpomalení nebylo dostatečné ani v případě jedné vrstvy palet. Žalovaný ke znaleckému posudku uvedl, že znalec nezodpověděl položenou otázku, žalobce se závěry znalce souhlasil.

V závěrečném návrhu žalobce navrhl zavázat žalovaného dle petitu žaloby, neboť v řízení bylo prokázáno provedení přeprav žalobcem pro žalovaného. Ke škodním událostem nedošlo v důsledku zavinění žalobce. V jednom případě došlo k proříznutí vázacích prostředků. Znaleckými posudky bylo dle žalobce prokázáno, že ani naložení dle typové směrnice žalovaného by nezabránilo vzniku škody. Důvodem bylo nesprávné uložení zboží na palety,

kdy uložení zboží je povinností odesílatele. Žalobce považuje jednostranný zápočet za neplatný.

Žalovaný navrhl zamítnutí žaloby. Je názoru, že bylo v řízení prokázáno, že došlo ke škodním událostem z důvodu objektivní odpovědnosti žalobce podle Úmluvy, která trvá od okamžiku, kdy zmocněnec žalobce převzal zboží k přepravě a je nepochybné, že ke škodní události došlo v průběhu přepravy.

Provedeným dokazováním byly prokázány níže uvedené skutečnosti.

Mezi žalobcem, jako přepravcem, a žalovaným, jako odesílatelem, byla uzavřena smlouva o přepravě ze dne 1. září 2006, jejímž předmětem byl závazek žalobce provést pro žalovaného přepravu zboží z místa odeslání do místa určení s tím, že bude se zásilkou nakládat během přepravy způsobem odpovídajícím odborným znalostem a zkušenostem obvyklým profesionálnímu provádění přepravy. Tato rámcová smlouva upravuje podmínky uzavírání jednotlivých smluv o přepravě zboží. Podle článku III.7. smlouvy zajistí-li přepravce (žalobce) přepravu zboží vlastním dopravním prostředkem nebo prostřednictvím třetí osoby, odpovídá odesílateli (žalovanému) za veškeré škody, pokud neprokáže, že škoda nevznikla charakterem zboží nebo zaviněním odesílatele, příjemce či odesílatele. Podle článku III.10. se přepravce (žalobce) zavázal podrobit osoby podílející se na přepravě periodickému školení pořádanému odesílatelem (žalovaným). Žalovaný vypracoval Pravidla zajištění nákladu, která obsahují doporučení pro zajištění produktů žalovaného při dopravě, s nimiž byli seznámeni zaměstnanci dopravců František F. – RAMA, Anton B. – BOTEX a zaměstnanci žalobce. Žalobce sám vypracoval dne 30. prosince 2009 Podmínky přepravy pro řidiče u zákazníka SCE Humpolec (žalovaného), v němž vyzdvihl důležitost řádného upevnění nákladu.

Žalovaným bylo prokázáno, že vydal typovou nakládací směrnici obsahující doporučené zajištění produktů žalovaného. Obsah příručky je určen pro dopravní společnosti zajišťující dopravu pro SCE Humpolec. Bylo rovněž prokázáno, že žalobce vydal podmínky přepravy pro řidiče u zákazníka SCE Humpolec. Jak František F. – RAMA, tak i Anton B. – BOTEX podepsali dne 25. února 2011 podmínky přepravy žalobce týkající se objednávek č. 20110005865 a č. 20110005797. Záznamem o škodní události ze dne 14. října 2011 bylo prokázáno, že byl sepsán zápis o škodní události dne 13. října 2011. V popisu jejího průběhu je uvedeno, že z levé strany řidiče předjelo jiné vozidlo, které ihned prudce zabrzdilo. Řidič kamionu musel prudce zabrzdit, což způsobilo, že se materiál (náklad) sklouzl a prořízl kurty. Náklad byl tímto poškozen a objednatel jej odmítl složit a byl poslán zpět k dodavateli. Zápisem společnosti MATADOR Automotive Vráble a.s. ze dne 13. října 2011 žalovaný doložil, že byl sepsán zápis o tom, že dovezený materiál byl rozsypaný a poškozený. Po vyjádření vstupní kontroly nebyl materiál vyložen. Zápisem o zjištění škody z přepravy ze dne 27. října 2011 bylo doloženo, že byl sepsán v Humpolci zápis, podle něhož byly ocelové pláty překryté ochrannou plachtou, uložené na paletě, přepáskované, plachty potřhané. Palety byly umístěny v řadě za sebou ve dvou vrstvách. Jako příčina škody bylo uvedeno, že při prudkém zabrzdění se materiál posunul a přetrhly se kurty. Záznamem o škodní události ze dne 17. října 2011 bylo prokázáno, že byl sepsán zápis o škodní události dne 14. října 2011. V popisu jejího průběhu je uvedeno, že manipulací při jízdě se rozsypal náklad a tímto se poškodil. Protokolem vzniku a náhradě škody společnosti MATADOR Automotive Vráble a.s. žalovaný doložil, že byl sepsán zápis o škodní události dne 14. října 2011. Podle této přílohy č. 1 bylo po odplachtování zjištěno, že tři balíky naložené na sebe byly sesunuté z důvodu špatného balení a naložení materiálu. Z důvodu možnosti poškození se auto nevyložilo a poslalo zpět. Zápisem společnosti MATADOR Automotive Vráble a.s. ze dne

14. října 2011 bylo doloženo, že dodaný materiál byl po vyjádření vstupní kontroly poslán zpět kvůli sesunutým balíkům, z důvodu možnosti poškození balíků.

Žalobce vyúčtoval žalovanému cenu provedených přeprav zboží fakturami č. 32140008 ze dne 31. ledna 2012 na Kč 325.900,80, č. 32140102 ze dne 8. března 2012 na Kč 337.944,- a č. 32140187 ze dne 31. ledna 2012 na Kč 361.608,-. Žalovaný vystavil žalobci dne 31. října 2011 fakturu č. 21100095 na Kč 395.702,- a fakturu č. 21100096 na Kč 301.278,-, které odůvodnil vznikem škody při přepravách uskutečněných dne 13. října 2012 a 14. října 2012. Vznik škody doložil Protokolem vzniku a náhradě škody ze dne 13. října 2010 a Zápisem o zjištění škody z přepravy ze dne 27. října 2011, podle něhož v důsledku prudkého brzdění došlo k pohybu nákladu v autě a přetržení vázacích prostředků, neboť náklad nebyl dostatečně upevněn, a Protokolem vzniku a náhrady škody ze dne 14. října 2011, podle něhož z důvodu špatného balení a naložení materiálu došlo k sesuvu zboží. Dopisem ze dne 4. dubna 2012 oznámil žalovaný žalobci provedení jednostranné započtení faktur žalovaného č. 21100095 na Kč 395.702,- a č. 21100096 na Kč 301.278,- vůči fakturám žalobce č. 32140008 na Kč 325.900,80, č. 32140187 na Kč 361.608,-, a částečně částkou Kč 9.471,20 vůči faktuře č. 32140102 na částku Kč 337.944,-. Započtení žalovaný provedl v celkové částce Kč 696.980,-.

Žalobce zadal vypracování znaleckého posudku. Ing. Dušan Hasoň se ve znaleckém posudku č. 331 – 18/2012 ze dne 8. května 2012 vyjádřil ke správnosti balení zboží určeného pro přepravu na veřejných komunikacích a způsobu nakládky a bezpečného zajištění zboží. Vycházel z podkladů předložených žalobcem i žalovaným, mimo jiné také z nakládací směrnice žalovaného. Dospěl k závěru, že způsob uložení a fixace nákladu k přepravní paletě je z technického hlediska nedostatečný a nezabezpečuje stabilitu, když používání plastové samolepící pásky na trámčích v místech styku s ocelovými plechy snižuje součinitel tření a tím i stabilitu, a způsob fixace k paletě pouze v jednom směru, a to v příčném, je pro daný případ nedostatečný. Při uložení palet do více vrstev dochází k podstatnému snížení stability přepravovaného nákladu. Použitím podkladové samolepící umělohmotné pásky dochází ke snížení třecí síly o cca 18 %, a tím i k nárůstu nestability přepravovaného zboží v okamžiku brzdění na hranici technického maxima. Ke způsobu uložení a fixace nákladu k přepravní paletě znalec uvedl, že jsou z technického hlediska nedostatečné, nezabezpečují bezpečnou stabilitu, a to hlavně z důvodu, že fixace přepravovaných plechů k paletě je provedeno pouze v jednom směru, a to v příčném směru, kde mezní setrvačná síla je podstatně menší než ve směru jízdy.

Usnesením ze dne 17. června 2013, č.j. 15 Cm 86/2012-104 ustanovil soud znalcem Ing. Julia Slepíčku a uložil mu vypracovat znalecký posudek. Úkolem znalce bylo stanovit, zda by zajištění zboží dle pravidel zajištění nákladu žalovaného zabránilo vzniku škody na přepravách uskutečněných ve dnech 13. a 14. října 2011. Znalec úkol zadaným mu soudem splnil a vypracoval znalecký posudek č. 707 – 17/13 ze dne 22. října 2013. Vyšel přitom ze znaleckého posudku Ing. Dušana Hasoně obsahující fotodokumentaci poškozeného nákladu. Určil velikost třecí síly mezi ocelovými plechy a lepicí páskou na paletě v jedné vrstvě vůči setrvačné síle při brzdění se zákonným zpomalením a velikost třecí síly mezi paletou v jedné vrstvě a podlahou návěsu vůči setrvačné síle při brzdění se zákonným zpomalením. Dospěl k závěru, že pokud by bylo uvažováno pouze zákonné brzdění a palety byly uloženy pouze v jedné vrstvě, pak bylo zajištění nákladu dostatečné. Dále určil velikost třecí síly mezi ocelovými plechy a lepicí páskou palety ve druhé vrstvě vůči setrvačné síle při brzdění se zákonným zpomalením a velikost třecí síly mezi paletou ve druhé vrstvě a plachtovinou palety v první vrstvě vůči setrvačné síle při brzdění se zákonným zpomalením.

Dospěl k závěru, že pokud by bylo uvažováno pouze zákonné brzdné zpomalení a palety byly uloženy ve dvou vrstvách, pak nebylo zajištění nákladu dostatečné. Dále uvedl, že je-li vycházeno ze skutečně dosažitelného brzdného zpomalení, nebylo zajištění nákladu dostatečné ani v případě jedné vrstvy palet.

Soud dospěl k závěru, že žaloba je důvodná.

Mezi žalobcem a žalovaným nebylo sporu o tom, že žalobce provedl pro žalovaného přepravu uvedenou v žalobě. Předmětem sporu byla oprávněnost započtení údajného nároku žalovaného na náhradu škody vůči žalobou požadované ceně za žalobcem provedenou přepravu. Žalovaný tvrdil, že dopravci najatí žalobcem na přepravu zboží žalovaného nepostupovali při nakládání zboží řádně, neboť nepostupovali podle žalovaným vydaných pravidel zajištění nákladu podrobně upravujících, jakým způsobem má být zboží dopravcem vykonávajícím přepravu na návěsu vozidla zajištěno. Mezi účastníky nebylo sporu o tom, že dopravci, provádějící pro žalobce přepravu zboží žalovaného, byli s těmito pravidly žalovaného seznámeni. Ve věci nakládání a uložení zboží žalovaného byly vypracovány dva znalecké posudky. První zadal žalobce, druhý soud. Ing. Dušan Hasoň se zabýval charakteristikou přepravovaného zboží, způsobu uložení na přepravní palety a jejich vzájemné fixaci, fyzikální zásadou stabilizace nákladu při intenzivním brzdění soupravy, výpočtu sil pro daný případ, vlivu použití samolepicí umělohmotné pásky na stabilitu přepravovaného nákladu, opatřením pro zvýšení stability přepravovaného nákladu, vlivu stohování palet na stabilitu při přepravě a učinil dílčí závěr, že stohování palet podstatně snižuje stabilitu přepravovaného nákladu. Úkolem znalce bylo posoudit, zda balení palet, uchycení materiálu na nich je dostatečné pro běžnou silniční přepravu. Znalec konstatoval, že způsob uložení a fixace nákladu k přepravní paletě je z technického hlediska nedostatečné, nezabezpečující bezpečnou stabilitu, a to hlavně z důvodu, že fixace přepravovaných plechů k paletě je provedeno pouze v jednom směru, a to v příčném směru, kde mezní setrvačná síla je podstatně menší, než ve směru jízdy. Dále uvedl, že použitím samolepicí pásky jako podkladové fólie dochází ke snížení třecí síly a tím k nárůstu nestability přepravovaného zboží v okamžiku brzdění na hranici technického maxima. Jak uvedeno shora, soudem ustanovený znalec Ing. Julius Slepíčka učinil závěr, že pokud by bylo uvažováno pouze zákonné brzdné zpomalení a palety byly uloženy ve dvou vrstvách, pak nebylo zajištění nákladu dostatečné a dále, je-li vycházeno ze skutečně dosažitelného brzdného zpomalení, nebylo zajištění nákladu dostatečné ani v případě jedné vrstvy palet.

Předmětem sporu bylo započtení pohledávek žalovaného z titulu náhrady škody vůči žalobou uplatněným pohledávkám žalobce.

Podle článku 9 vyhlášky č. 11/1975 Sb. o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR) je nákladní list, pokud není prokázán opak, věrohodným dokladem o uzavření a obsahu přepravní smlouvy, jakož i o převzetí zásilky dopravcem. Neobsahuje-li nákladní list výhrady dopravce s jejich odůvodněním, platí právní domněnka, že zásilka a její obal byly v okamžiku převzetí dopravcem v dobrém zjevném stavu a že počet kusů, jejich značky a čísla se shodovaly s údaji v nákladním listě. Podle článku 17 Úmluvy dopravce odpovídá za poškození zásilky, které vznikne od okamžiku převzetí zásilky do okamžiku jejího vydání. Je přitom zproštěn odpovědnosti, chybí-li obal nebo je vadný obal zásilky, která je pro svoji povahu, není-li řádně balena nebo není-li balena vůbec, vystavena poškozením, nebo vznikne-li škoda v důsledku manipulace, naložení, uložení nebo vyložení zásilky odesílatelem, příjemcem nebo osobami jednajícími za odesílatele nebo příjemce.

Vzhledem ke kogentnímu charakteru této úpravy však nelze zjištěný stav podřadit pod jednotlivé články Úmluvy.

Podle ust. § 420 zák. 40/1964 Sb. (dále jen obč. zák.) každý odpovídá za škodu, kterou způsobil porušením právní povinnosti. Škoda je způsobena právnickou osobou, když byla způsobena při jejich činnosti těmi, které k této činnosti použili. Tyto osoby samy za škodu takto způsobenou podle tohoto zákona neodpovídají; jejich odpovědnost podle pracovněprávních předpisů není tím dotčena.

Soud má s odkazem na závěry znalců z oboru silniční doprava za to, že žalobce nenese odpovědnost za uložení přepravovaného zboží na paletách. Z předložených listin, zejména „check sheet“ zápisů vyplývá, že pracovníci žalovaného po naložení zboží neshledali nedostatky v upevnění nákladu. Předmětné přepravované zboží žalovaného tudíž bylo uloženo a upevněno v souladu s interním předpisem žalovaného. Znalec Ing. Hasoň dospěl k závěru, že způsob uložení a fixace nákladu k přepravní paletě je z technického hlediska nedostatečné, nezabezpečující bezpečnou stabilitu. Přitom nedostatky fixace nákladů spatřoval v používání plastové samolepící pásky na trámčích v místech styku s ocelovými plechy a ve způsobu fixace k paletě pouze v příčném směru, kdy uložení palet do více vrstev dochází k podstatnému snížení stability přepravovaného nákladu. Znalec Ing. Julius Slepíčka pak učinil závěr, že pokud by bylo uvažováno pouze zákonné brzdné zpomalení a palety byly uloženy ve dvou vrstvách, pak nebylo zajištění nákladu dostatečné a dále, je-li vycházeno ze skutečně dosažitelného brzdného zpomalení, nebylo zajištění nákladu dostatečné ani v případě jedné vrstvy palet. Z uvedeného plyne, že i při dodržení žalovaným vypracované typové nakládací směrnice, je zajištění zboží nedostatečné a může dojít k jeho sesunutí a poškození, jak se tomu stalo ve výše uvedených dvou případech. Na základě závěrů znalců tak dospěl soud k závěru, že žalobce za škodu způsobenou na přepravovaném zboží neodpovídá.

Podle ust. § 580 obč. zák. mají-li věřitel a dlužník vzájemné pohledávky, jejichž plnění je stejného druhu, zaniknou započtením, pokud se vzájemně kryjí, jestliže některý z účastníků učiní vůči druhému projev směřující k započtení. Zánik nastane okamžikem, kdy se setkaly pohledávky způsobilé k započtení.

V dané věci žalovaný oznámil podáním ze dne 4. dubna 2012 žalobci jednostranné započtení pohledávek, jímž provedl započtení pohledávek žalovaného ve výši Kč 395.702,- (faktura č. 21100095) a Kč 301.278,- (faktura č. 21100096) proti pohledávkám žalobce Kč 325.900,80 (faktura č. 3214008), Kč 361.608,- (faktura č. 32100187) a Kč 9.471,20 (faktura č. 32140102). Započtení bylo provedeno v částce Kč 696.980,-.

Jak shora uvedeno, dospěl soud k závěru, že žalovanému nevznikla vůči žalobci pohledávka z titulu náhrady škody ve výši Kč 696.980,-. Nevznikla-li žalovanému vůči žalobci pohledávka z titulu jím tvrzené náhrady škody, nebyly v jednostranném započtení pohledávek ze dne 4. dubna 2012 uvedené částky Kč 395.702,- a Kč 301.278,- způsobilé započtení vůči pohledávkám žalobce Kč 325.900,80, Kč 361.608,- a Kč 9.471,20. Soud je proto toho názoru, že žalovaným provedeným jednostranným započtením ze dne 4. dubna 2012 nedošlo k zániku závazku žalovaného zaplatit žalobci faktury č. 3214008 na Kč 325.900,80 a č. 32100187 na Kč 361.608,- a Kč 9.471,20 z faktury č. 32140102.

Na základě shora uvedeného proto soud uložil žalovanému zaplatit žalobci částku Kč 696.980,-. Jelikož se žalovaný dostal do prodlení s placením dluhu žalobci, zavázal jej rovněž k povinnosti zaplatit žalobci zákonné úroky z prodlení ve výši 7,75 % p.a., a to ode dne

následujícího po splatnosti žalobcem vystavených faktur. Vzhledem k tomu, že jak faktura č. 3214008, tak i faktura č. 32100187 byly splatné dne 1. března 2012, zamítl soud nárok žalobce na zaplacení úroku z prodlení za den 1. března 2012. Žalovaný se dostal do prodlení s placením těchto faktur až dne 2. března 2012.

Výrok o náhradě nákladů řízení je odůvodněn ust. § 142 odst. 3 o.s.ř. a bylo o nich rozhodnuto podle úspěchu účastníka ve sporu. Soud přiznal žalobci plnou náhradu nákladů řízení, neboť jeho neúspěch byl v nepatrné části. Náklady řízení žalobce Kč 137.389,- sestávají ze zaplaceného soudního poplatku Kč 34.850,-, z odměny Kč 77.700,- za sedm úkonů právní služby po Kč 11.100,- podle § 7 bod 6. a § 11 vyhlášky č. 177/1996 Sb. (převzetí a příprava, žaloba, vyjádření ze dne 15. listopadu 2012, 1. března 2013 a 10. března 2014, účast na jednání dne 8. ledna 2015 a 4. června 2015), ze sedmi režijních náhrad po Kč 300,- podle § 13 odst. 3 vyhlášky č. 177/1996 Sb., z náhrady za 16 půlhodin promeškaného času podle ust. § 14 vyhlášky č. 177/1996 Sb. (jízda na jednání dne 8. ledna 2015 a 4. června 2015 Praha – Jihlava a zpět) ve výši Kč 1.600,-, z cestovného Kč 3.343,- (jízda Praha – Jihlava a zpět dne 8. ledna 2015 a 4. června 2015, paušální náhrada Kč 3,70, cena PHM Kč 36,10/1 litr dle zákona o cestovních náhradách) a z DPH 21 % ve výši Kč 17.796,- podle § 137 o.s.ř.

O uložení povinnosti žalovanému uhradit náklady řízení státu rozhodl soud dle ust. § 148 o.s.ř., podle něhož má stát podle výsledků řízení proti žalovanému právo na náhradu nákladů řízení, které platil na znalečném znalci Ing. Juliu Slepíčkovi. O odměně znalce Kč 3.912,50 bylo rozhodnuto usnesením ze dne 7. dubna 2015, čj. 15 Cm 86/2012-1212 a byla mu zaplacená účtárnou zdejšího soudu v červnu 2014.

P o u č e n í : Proti tomuto rozsudku lze podat odvolání do 15 dnů ode dne doručení k Vrchnímu soudu v Praze prostřednictvím zdejšího soudu.

Nebude-li povinnost uložená tímto rozsudkem splněna dobrovolně, lze navrhnout soudní výkon rozhodnutí.

V Praze dne 12. června 2015

JUDr. Zuzana Čížková, v.r.
předsedkyně senátu

Za správnost:
Kettnerová