

Rsp 513/13

Klíčová slova: smluvní pokuta, dobré mravy

Dotčená ustanovení: NS 26 Odo 371/2006; § 379 Obchodního zákoníku

P r á v n í v ě t a:

Při posuzování platnosti ujednání o smluvní pokutě z hlediska souladu s dobrými mravy je výše smluvní pokuty jedním z rozhodujících hledisek. V souvislosti s výší smluvní pokuty je třeba, aby pokuta zahrnovala všechny škody, které lze rozumně v daném konkrétním vztahu s porušením určité povinnosti očekávat, musí mít dostatečnou, nikoliv však přemrštěnou pobídkovou výši. Nepřiměřenost smluvní pokuty nelze usuzovat z její celkové výše, je-li důsledkem dlouhodobého prodlení a s tím spojeným navyšováním o jinak přiměřenou „denní sazbu“ smluvní pokuty.

Z o d ů v o d n ě n í:

I.

Žalující strana svůj žalobní nárok vůči žalované straně odůvodnila tím, že s žalovanou stranou uzavřela dne 8. října 2009 smlouvu o dílo, na základě které se žalovaná strana, jako zhotovitel, zavázala pro žalující stranu, jako objednatele, provést generální opravu motoru M337AK v.č. (dále jako „motor“) 683381 dle konstrukčního předpisu KP-KPJ-3 namontovaného v letounu Z (dále jako „letoun“). Motor byl dodán žalující straně a uvolněn do provozu oprávněnou osobou ze strany žalované strany dne 30. dubna 2010. Dále byl namontován na letoun dne 12. května 2010 servisní organizací A a prvních 10 letových hodin byl provozován plně v souladu s doporučením žalující strany. Dne 22. května 2010 byla provedena 10ti hodinová prohlídka servisní organizací A. Dne 24. května 2010 došlo při vzletu na letišti Plasy v cca 10:40 hod UTC k destrukci 2. pístu (perforace v místě pístních kroužků) a k poškození motoru. Motor byl na základě Hlášení o vadě motoru ze dne 24. 5. 2010 demontován a odvezen servisní skupinou žalované strany k záruční opravě. Motor byl žalovanou stranou bezplatně opraven a dodán zpět v březnu roku 2011. Dne 10. března 2011 byl namontován na letoun servisní organizací A. Vzhledem ke skutečnosti, že žalovaná strana pro žalobce provedla generální opravu motoru, v době poskytování záruky, dne 24. května 2010, došlo k destrukci 2. pístu motoru a nevratnému poškození motoru, byla řádně uplatněna záruční vada provedeného díla u žalované strany, letoun musel být rozebrán a odvezen na letiště do Kyjova, motor musel být do letounu opětovně namontován až dne 10. března 2011 vznikla žalující straně z uvedených důvodů škoda, a to ve výši 99.053,80 Kč jako náklady spojené s poruchou motoru a s opětovným uvedením motoru do provozu po reklamaci a škoda ve výši 89.662,- Kč jako ušlý zisk za období nuceného odstavení letounu. Celkem tedy škoda ve výši 188.715,80 Kč s příslušenstvím. Po vzájemných jednáních obou stran dne 1. prosince 2010 a 5. dubna 2011 za účelem mimosoudního řešení sporu byla žalující stranou vyčíslena požadovaná náhrada škody a dne 26. dubna 2012 byla upomínkou žalující strany žalovaná strana vyzvána k zaplacení uvedené částky.

Žaloba byla žalované straně doručena dne 9. dubna 2013. Žalovaná strana se k obsahu žaloby ve stanovené lhůtě vyjádřila, a to podáním ze dne 23. dubna 2013. Žalovaná v uvedeném podání uvádí, že se ve vztahu k žalující straně nedopustila žádného porušení smluvních či zákonných povinností a považuje tvrzené nároky žalující strany v plném rozsahu za zcela nedůvodné a neoprávněné. Dle žalované strany žalující strana žádným způsobem netvrdí a neprokazuje, v čem mělo spočívat porušení povinností žalovaného, a tedy z jakého důvodu by měla žalovaná strana hradit domnělou škodu. Generální oprava motoru byla provedena řádně a v souladu s dohodnutými smluvními podmínkami a se všemi relevantními technickými předpisy. V době předání motoru žalující straně byl motor plně funkční a bez vad. Žalovaná strana postupovala při

provádění generální opravy motoru s odbornou péčí. K poškození motoru uvádí, že se nejednalo o záruční vadu, ale k výskytu poškození pístu došlo v důsledku nevhodného zatěžování motoru ze strany žalobce bezprostředně po provedení generální opravy.

Žalující strana v reakci na vyjádření žalované strany zaslala repliku ze dne 4. 7. 2013 doručenou RS dne 8. 7. 2013. V uvedeném podání zejména uvádí, že žalovaná strana poskytla žalující straně záruku počínající shodně s datem navěšení motoru do letounu v délce 6 měsíců či 100 letových hodin, dle toho, co nastane dříve, za podmínky nepřekročení konzervační doby. Dále odkazuje na bod 8.1 Smlouvy o dílo, kde si strany sporu dohodly pro práva a povinnosti režim obchodního zákoníku. Dále odkazuje na ustanovení § 560 ObchZ, dle kterého za vady díla, na něž se vztahuje záruka za jakost, odpovídá zhotovitel v rozsahu této záruky. Dále odkazuje na ustanovení § 429 ObchZ, dle kterého zárukou za jakost zboží přejímá prodávající písemně závazek, že dodané zboží bude po určitou dobu způsobilé pro použití ke smluvenému, jinak obvyklému účelu nebo že si zachová smluvené, jinak obvyklé vlastnosti. Dle ustanovení § 436 ObchZ má kupující nárok na náhradu škody, jakož i na smluvní pokutu, je-li sjednána. Dále žalující strana rozporuje tvrzení žalované strany, že by neužívala předané dílo řádně a poukazuje, že z žádného ustanovení ve smlouvě o dílo nevyplývá, že by si smluvní strany sjednaly zúžení záruky v rozporu s informačním bulletinem na který nebyla žalovanou stranou upozorněna. Nadto dodává, že motor byl užíván řádně a nebyl příliš zatěžován. Vada motoru se projevila v záruční době a byla žalobcem řádně uplatněna, žalovanou stranou bylo plněno v rozporu se zárukou a tedy vadně a došlo k porušení právních povinností žalované strany, ohledně kauzálního nexu a vzniku škody již má žalující strana za to, že není třeba více dodávat. Dále se žalující strana vyjádřila k dalším jednotlivým bodům uvedeným ve vyjádření žalované strany. K uplatněnému protinároku uvádí, že je smluvní pokuta příliš vysoká a sjednaná v rozporu s dobrými mravy.

II.

RS dále v souladu s ustanovením § 28 Řádu RS ve věci rozhodl o nařízení ústního jednání na 17. července 2013.

Na dotaz jediného rozhodce uvedli právní zástupci obou stran, že nemají námítky proti jeho osobě ani vůči pravomoci RS věc projednat.

Poté bylo přistoupeno k výsledku svědka J, kdy byl svědek poučen a vyjádřil souhlas se svou svědeckou výpovědí, ve které uvedl, že se účastnil jednání se zástupcem žalované strany, kde bylo ze strany žalované strany reklamační řízení v podstatě uznáno a žalující strana byla vyzvána ke vznesení dalších nároků plynoucích zejména z toho, že letoun byl v podstatě celou sezonu mimo provoz.

Poté bylo přistoupeno k výsledku svědka M, ve kterém shrnul průběh jednání se zástupcem žalované strany panem P. Dále uvedl, že motor byl řádně nakompletován na letoun v souladu s legislativou České republiky i EU a následně žalující strana postupovala v souladu s informačním bulletinem LOM Praha s tím, že prvních 10 letových hodin odlétali v maximálně šetrném režimu a teprve poté došlo k běžnému letovému provozu. Za maximálně šetrný provoz motoru pak považuje běžné lety mimo akrobacie, aerovlaků a výcvikových letů žáků, resp. samostatných letů žáků ve výcviku. Dále svědek popsal svou osobní přítomnost u jednotlivých letů.

III.

RS na základě podané žaloby a předložených písemných dokladů dospěl k těmto zjištěním a následujícímu právnímu závěru:

Žalující strana dne 8. 10. 2009 uzavřela s žalovanou stranou Smlouvu o dílo (dále jen „**Smlouva**“). Ze Smlouvy a z předložených důkazů vyplývá, že žalovaná strana poskytla žalující straně záruku se záruční dobou počínající s datem navěšení motoru do letounu v délce 6 měsíců či 100 letových hodin, dle toho, co nastane dříve, za podmínky nepřekročení konzervační doby. Dle ustanovení § 560 ObchZ. má dílo vady, jestliže provedení díla neodpovídá výsledku určenému ve smlouvě s tím, že vada díla, na než se vztahuje záruka za jakost, odpovídá zhotovitel v rozsahu záruky. Záruka za jakost a odpovědnost za vady z ní vyplývající je tzv. objektivní odpovědností, není tedy třeba zavinění žalované strany. Dle § 429 ObchZ. zárukou za jakost zboží přejímá prodávající písemně závazek, že dodané zboží bude po určitou dobu způsobilé pro užití ke smluvenému účelu, jinak k obvyklému účelu nebo že si zachová smluvené, jinak obvyklé vlastnosti. V předmětném případě byla žalovanou stranou poskytnuta záruka za jakost na dobu 6 měsíců. Žalovaná strana porušila svou povinnost dodat dílo, jež bylo způsobilé po dobu záruky pro použití ke smluvenému, jinak obvyklému účelu. Na základě toho došlo ke škodné události, kdy došlo k poruše motoru. Nebýt poruchy motoru, pak by nedošlo ke škodě na majetku žalující strany, je zde tedy dána rovněž příčinná souvislost mezi porušením povinnosti a vznikem škody. Nárok na náhradu škody žalující strany je tak oprávněný.

Ohledně nároku žalující strany ve výši 89.662,- Kč s příslušenstvím za ušlý výnos za období odstavení letounu má RS za to, že ve smyslu ustanovení § 379 ObchZ, se nenahrazuje škoda, jež převyšuje škodu, kterou v době vzniku závazkového vztahu povinná strana jako možný důsledek porušení své povinnosti předvíдалa nebo kterou bylo možno předvídat s přihlédnutím ke skutečnostem, jež v uvedené době povinná strana znala nebo měla znát při obvyklé péči, jak argumentovala žalovaná strana, avšak v daném případě RS má za to, že žalovaná strana, kterou lze považovat za odborníka v daném oboru, mohla předpokládat, že žalující strana unikátní letoun užívá nejenom pro sebe, ale rovněž ho užívá i ke komerčním účelům. Žalující strana je sice právní formou občanské sdružení, ale stanovy občanského sdružení žalující strany umožňují zabezpečovat tvorbu a rozvoj vlastních hospodářských a finančních zdrojů rozmnožováním veškerého majetku, který vlastní nebo využívá, což je u občanských sdružení běžné. Žalovaná strana ušlý zisk prokazuje předloženými 3 objednávkami na zajištění vlečných služeb. Objednávkou ze dne 26. 4. 2010 na období 29. 4. 2010 – 8. 5. 2010. Tato objednávka byla však na období ještě před poruchou pístu. Tento nárok tedy s poruchou pístu žádným způsobem nespojuje. Ze žaloby a podání žalující strany ani nevyplývá, že by uplatňovala tento nárok z titulu prodloužení žalované strany s dodáním motoru, kdy RS má za to, že z emailové komunikace ze dne 12. 2. 2010 a 18. 2. 2010 a svědeckou výpovědí, došlo k dohodě o prodloužení dodání díla z důvodu víceprací při generální opravě motoru. Z toho důvodu RS nárok na ušlý zisk z titulu uvedené objednávky žalující straně nepřiznal.

Účelem smluvní pokuty je donutit dlužníka pohrůzkou majetkové sankce k řádnému splnění závazku, zároveň má sankční charakter, neboť účastníka, který poruší smluvní povinnost, stíhá nepříznivým následkem v podobě vzniku další povinnosti zaplatit peněžitou částku ve sjednané výši. Sjednání pokuty a její výše je zásadně věcí vzájemné dohody stran. Neznamená to však, že by v každém jednotlivém případě mohla být pokuta sjednána v neomezené výši. Zákon výslovně neupravuje omezení při jednání o výši smluvní pokuty, avšak při posuzování platnosti ujednání o smluvní pokutě z hlediska souladu s dobrými mravy je výše smluvní pokuty jedním z rozhodujících hledisek (viz NS 26 Odo 371/2006). Při zkoumání platnosti ujednání o smluvní pokutě z hlediska dobrých mravů je nutno uvážit funkce smluvní pokuty (preventivní, uhrazovací a sankční). V souvislosti s výší smluvní pokuty je třeba, aby pokuta zahrnovala všechny škody, které lze rozumně v daném konkrétním vztahu s porušením určité povinnosti očekávat, musí mít dostatečnou, nikoliv však přemrštěnou pobídkovou výši. Přiměřenost výše smluvní pokuty je třeba posoudit s přihlédnutím k celkovým okolnostem úkonu, jeho pohnutkám a účelu, který sledoval. V úvahu je

třeba rovněž vzít výši zajištěné částky, z níž lze také usoudit na přiměřenost smluvní pokuty s ohledem na vzájemný poměr původní a sankční povinnosti (viz NS 33 Cdo 2776/2008). Smluvní pokuta sjednaná ve výši zhruba 0,5% denně z dlužné částky je posuzována jako platné ujednání, které je v souladu s dobrými mravy (viz NS 33 Odo 438/2005). I smluvní pokutu sjednanou ve formě úroku převyšujícího i několikanásobně 100% zajištěné pohledávky ročně lze – právě s ohledem na konkrétní okolnosti daného případu – považovat za přiměřenou a tudíž v souladu s dobrými mravy. Na nepřiměřenost smluvní pokuty nelze usuzovat z její celkové výše, je-li důsledkem dlouhodobého prodlení a s tím spojeným navyšováním o jinak přiměřenou „denní sazbu“ smluvní pokuty. Opačný závěr je nepřijatelný, neboť by ve svých důsledcích zvýhodňoval dlužníka (čím déle by dlužník své povinnosti neplnil, tím více by byl zvýhodněn při posuzování případné nepřiměřenosti výše smluvní pokuty) a znamenal by zpochybnění funkcí, které má smluvní pokuta plnit (viz NS 33 Cdo 3368/2008).

Smluvní pokuta v předmětném případě zajišťovala závazek žalující strany uhradit plnění ve výši 576.000,- Kč. Žalující strana navíc ve své replice ze dne 4. 7. 2013 uvádí, že úmyslně neuhradila dohodnutou cenu díla z důvodu jednání o opravě, kdy však dle bodu 6.2. Smlouvy měl být vydán motor až po úhradě konečné faktury. Argument žalující strany, že neuhradil doplatek na cenu díla z důvodu jednání o reklamaci tak není na místě, když dle Smlouvy měla uhradit uvedenou cenu ještě před vydáním motoru. RS shledal nárok žalované strany za oprávněný. Ohledně úroku z prodlení ze smluvní pokuty RS uvádí, že dle Smlouvy nebyla sjednána splatnost smluvní pokuty. Ta se stala s odkazem na § 340 ObchZ. splatnou až na výzvu žalované strany, za kterou lze považovat protižalobu doručenou žalující straně dne 25. 4. 2013. Úrok z prodlení z částky ve výši smluvní pokuty tak počal běžet až dne 26. 4. 2013.

V Praze dne 25. listopadu 2013