

BULLETIN

1/2019

Z obsahu:

CMR od 1.1.2019

- Úmluva CMR od 1.1.2019 | **1-6**
- Využití Úmluvy CMR | **7,8**

Evropská judikatura

- Povinnosti dopravce v Polsku | **9,10**
- Rada Evropské unie 12/2019 | **11,12**
- 1. Konference o ochraně proti kybernetickým rizikům v dopravě | **13**

Česká judikatura

- Odpovědnost dopravce a jeho pojištění | **14, 15**

Info z ČSDP

- Termíny seminářů 2019 | **16**
- Termín valné hromady | **16**
- Co najdete v BULLETINU 2/2019 | **16**



**ČESKÁ SPOLEČNOST PRO
DOPRAVNÍ PRÁVO**

Severozápadní IV 439/4 | Záběhlice
141 00 Praha | IČ 26529980

+420 272 737 435 | info@csdp.cz | csdp.cz

DC NEST 

Vydavatel | DC NEST a.s. | dcnest.cz



Úmluva CMR je od 1.1.2019 zákonným právním předpisem i pro vnitrostátní silniční nákladní přepravy v ČR

Mgr. Tomáš Roubal

I.

Novela zákona č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě (přijata zákonem 304/2017 Sb., který vyšel ve Sbírce zákonů dne 19.9.2017) přinesla, mimo jiné, dosti významnou změnu právní úpravy vnitrostátních silničních nákladních přeprav v ČR, když stanovila, že od 1.1.2019 bude v mezinárodní silniční nákladní dopravě již dlouhodobě platná Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (dále jen Úmluva CMR) nově platit také i pro vnitrostátní silniční nákladní přepravy v ČR.

Nové ustanovení § 9a) zákona 111/1994 Sb. o silniční dopravě totiž stanovuje:

„Ustanovení o uzavření a provádění přepravní smlouvy, odpovědnosti dopravce, reklamaci a žalobě a o přepravě prováděné postupně několika dopravci obsažená v Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR) se použijí obdobně ve vnitrostátní silniční nákladní dopravě na smlouvu o přepravě věci, práva a povinnosti při přepravě věci, náhradu škody vzniklé při přepravě věci a na odpovědnost jednotlivých dopravců při přepravě věci, k jejímuž provedení se spojilo několik dopravců.“

Nové ustanovení § 9a) zákona o silniční dopravě tedy rozšiřuje působnost pravidel obsažených v mezinárodně platné Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (Úmluvě CMR) i na vnitrostátní silniční nákladní dopravu v ČR.

Na otázku „Co má či může přinést tato nová právní úprava účastníkům přepravních smluv ve vnitrostátní silniční nákladní dopravě v ČR?“ lze ve zkratce odpovědět tak, že nový § 9a zákona č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě přináší resp. chce přinést pro vnitrostátní silniční nákladní přepravy v ČR podrobnější, vyváženější a z mezinárodní silniční nákladní přepravy dlouhodobě osvědčená a známá zákonná pravidla.

Výše citované nové ustanovení § 9a zákona č. 111/1994 Sb. je ostatně naplněním ustanovení § 2578 občanského zákoníku, který s podrobnější právní úpravou přepravy věcí také počítal.

Je zde totiž namísto si uvědomit, že nabytím účinností nového občanského zákoníku, tj. dnem 1.1.2014 byly zrušeny do té doby pro vnitrostátní silniční nákladní přepravy v ČR platné Obchodní zákoník a Silniční přepravní řád - a že v důsledku toho nastalý dosavadní nedostatek podrobnější zákonné právní úpravy vnitrostátní silniční nákladní přepravy v ČR byl pocíťován jako určité právní vakuum a jako nežádoucí stav.

Využití Úmluvy CMR pro podrobnější právní úpravu vnitrostátní silniční nákladní přepravy je tedy krokem, po kterém již delší dobu volala odborná veřejnost (např. Hospodářská komora, Česmad Bohemia, Česká společnost pro dopravní právo, ad.). Asi hlavní výhodou novým § 9a zákona o silniční dopravě přijaté právní úpravy - oproti tomu, kdyby měla být nově formulována zcela nová pravidla pro vnitrostátní přepravu věcí - je využití souboru pravidel (Úmluvy CMR), který se v části sektoru nákladní dopravy již dlouhodobě využívá a dopravci mají s aplikací těchto pravidel zkušenosti (pochopitelně především ti dopravci, kteří provozují i mezinárodní silniční nákladní dopravu).

Ostatně obdobné rozšíření působnosti mezinárodní smlouvy i na vnitrostátní přepravy bylo již dříve použito např. u přepravy nebezpečných věcí (mezinárodní dohoda ADR).

II.

Je namísto připomenout a vyzdvihnout obdivuhodnou vyváženost stálost ustanovení Úmluvy CMR, která vznikla již v roce 1956 a o které Izedosti důvodně říká, že v oblasti kterou upravuje „nikdo doposud nevymyslel nic lepšího“.

O tom ostatně svědčí např. to:

- že od doby vzniku Úmluvy CMR roce 1956 až do současnosti, (tj. za více než 60 let) doznala pouze jen dvou dílčích technických novel. Úmluva CMR tak skutečně ve zkoušce času obstává mimořádně úspěšně.
- že např. Rakousko či Německo již dávno využily ustanovení Úmluvy CMR i pro právní úpravu svých vnitrostátních silničních nákladních přeprav.



Ostatně právě rakouský způsob využití Úmluvy CMR i pro právní úpravu jejich vnitrostátních silničních nákladních přeprav byl právě také výraznou inspirací pro nynější české řešení § 9 a) zákona 111/1994 Sb. o silniční dopravě.

Je zde vhodné připomenout - zvláště subjektům, činným pouze v oblasti vnitrostátní silniční nákladní dopravy a nepohybujícím se v oblasti mezinárodní silniční nákladní dopravy, a tedy nemajícím dosud větší zkušenosti s Úmluvou CMR) základní pojetí (základní filozofii) právní úpravy otázek odpovědnosti v Úmluvě CMR.

Jde ke cti tvůrců Úmluvy CMR, že si již před více než 60 lety byli velmi dobře vědomi např. těchto skutečností:

- **že přepravní obchod po silnici je a bude dynamickým oborem, v němž se o přijetí či neakceptování objednávky přepravy často rozhoduje v krátkém čase - ostatně ani před 60 lety ani dnes přepravní smlouva nevyžadovala a nevyžaduje pro svou platnost písemnou formu.**
- **že přepravní proces je, v určité míře, kolektivní prací, tj., že všichni účastníci přepravního procesu – odesílatel; zasílatel (pokud v konkrétní přepravě figuruje); dopravce; příp. příjemce – mají každý své konkrétní povinnosti a obecnou povinnost svým jednáním předcházet vzniku škod a svou odpovědnost za výsledek přepravy**
- **že nedostatky v péči jednotlivých účastníků přepravního procesu se pochopitelně nejčastěji projeví při samotném přepravním úkonu prováděném dopravcem,** tj. tehdy, když je zásilka „na cestě“, „v pohybu“ tj. v době, kdy na ní působí fyzikální síly (např. v zatáčkách, při v dopravním provozu nezřídka nutném prudším brždění, atd.) a kdy je vystavena i dalším rizikům dopravního provozu včetně kriminality (např. riziku krádeží zásilek ze zaparkovaných vozidel v době kdy je řidič dopravce povinen čerpat zákonný odpočinek řidiče, atd.)

Právě proto, že si tvůrci Úmluvy CMR byli těchto skutečností dobře vědomi:

- **jsou ustanovení Úmluvy CMR** nejen pravidla jednoduchá, logická a logicky vzájemně provázaná, ale současně – aby byla dána účastníkům přepravní smlouvy dostatečná právní jistota – také **kogentní**, tj. platná bez ohledu na to, zda se stranám přepravní smlouvy líbí či nikoliv a zda na jejich použití spolu domluvily či nikoliv (viz. zejména čl. 1, odst. 1 a čl. 41, odst. 1 Úmluvy CMR)
- **Úmluva CMR:**
- **limituje (omezuje) standardní základní odpovědnost a případnou náhradovou povinnost dopravce** (viz zejména čl. 23, odst. 3 a 6 Úmluvy CMR) a stanovuje právní důvody pro případné zproštění odpovědnosti dopravce. (viz zejména čl. 17, odst. 2 a 4 Úmluvy CMR)
- **stanovuje právní podmínky řádných možností odesílatele (objednatele přepravy) zajistit si za s dopravcem dohodnutý příplatek k přepravnému vyšší odpovědnost dopravce než je standardní základní limitovaná odpovědnost dopravce** (viz zejména čl. 23, odst. 6; čl. 24; čl. 26 Úmluvy CMR). Volba a realizace těchto možností je namíště např. u přeprav zásilek vysokých faktických hodnot převyšujících standardní limit odpovědnosti dopravce či u přeprav se zvláštním zájmem na jejich dodání.
- zajišťuje řešení pro ty v celkovém objemu prováděných přeprav mimořádné případy, kdy dopravce škodu způsobil úmyslně anebo takovým svým zaviněním, které soud pravomocně shledal za rovnocenné úmyslu. V těchto případech se pochopitelně dopravce nemůže dovolávat limitu své odpovědnosti, nýbrž bude povinen poskytnout náhradu škody v její plně prokázané výši. (viz zejména čl. 29 Úmluvy CMR).

I proto jsou ustanovení Úmluvy CMR nejen pravidla jednoduchá, logická a logicky vzájemně provázaná, ale současně – aby byla dána účastníkům přepravní smlouvy dostatečná právní jistota – také kogentní (tzn. platná bez ohledu na to, zda se stranám přepravní smlouvy líbí či nikoliv a zda na jejich použití spolu domluvily či nikoliv).

Byť s vědomím možných budoucích překvapení (nemálo souvisejících s pověstnou „českou kreativitou“ v zacházení s právními předpisy) je snahou tohoto stručného informačního článku reflektovat některé současné základní otázky subjektů činných v oboru vnitrostátní silniční nákladní dopravy typu:

- Kde (odkud) se vzala, jaký má důvod a smysl, co přinese či může přinést právní úprava přijatá novým § 9 a) zákona 111/ 1994 Sb. o silniční dopravě?
- Jaké lze v českém podnikatelském a právním prostředí očekávat nesnáze s aplikací právní úpravy přijaté novým § 9a zákona 111/1994 Sb. o silniční dopravě?



I. Vyjdeme-li z důvodové zprávy k přijaté novele zákona o silniční dopravě je nejprve namíste připomenout:

- že nabytím účinnosti nového občanského zákoníku, tj. dnem 1.1.2014 byly zrušeny do té doby pro vnitrostátní silniční nákladní přepravy platné Obchodní zákoník a rovněž i Silniční přepravní řád;
- že v ustanovení § 2578 nový občanský zákoník účinný ode dne 1.1.2014 stanovil, že: **„Podrobnější úpravu přepravy osob a věcí stanoví jiný právní předpis, zejména předpisy, kterými se stanoví přepravní řády, nestanoví-li tak přímo použitelný předpis Evropských společenství.**

Výše citovaným novým § 9a zákona č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě byla tedy českými zákonodárci vložena a přijata podrobnější úprava vztahů mezi stranami přepravní smlouvy ve vnitrostátní silniční nákladní dopravě se kterou počítal občanský zákoník ve výše citovaném ustanovení § 2578 občanského zákoníku a která doposud neexistovala (pozn.: na rozdíl od podrobnější právní úpravy silniční osobní dopravy, byť je pochopitelné, i tato se bude dále vyvíjet a měnit - např. i v souvislosti s aktuálními problematikami související s tzv. sdílenou ekonomikou („TAXI versus UBER“))

Nové ustanovení § 9a) zákona o silniční dopravě rozšiřuje působnost pravidel obsažených v mezinárodně platné Úmluvě o přepravě smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (Úmluvě CMR) i na vnitrostátní silniční nákladní dopravu v ČR.

Z hlediska obsahového jde o krok, po kterém již delší dobu volala odborná veřejnost (např. Hospodářská komora, Česmad Bohemia, Česká společnost pro dopravní právo, ad.), neboť nedostatek podrobnější zákonné právní úpravy vnitrostátní silniční nákladní přepravy v ČR byl pocíťován jako určité právní vakuum a jako nežádoucí stav.

Hlavní výhodou novým § 9a zákona o silniční dopravě přijaté právní úpravy - oproti tomu, kdyby měla být nově formulována zcela nová pravidla pro vnitrostátní přepravu věcí - je využití souboru pravidel, který se v části sektoru nákladní dopravy již dlouhodobě využívá a dopravci mají s aplikací těchto pravidel zkušenosti (pochopitelně především ti dopravci, kteří provozují i mezinárodní silniční nákladní dopravu). Důvodová zpráva také připomíná, že obdobné rozšíření působnosti mezinárodní smlouvy i na vnitrostátní přepravy bylo již dříve použito např. u přepravy nebezpečných věcí (mezinárodní dohoda ADR).

Je zde namíste připomenout a potvrdit to, že Úmluva CMR je skutečně obdivuhodně vyváženým a kvalitním právním předpisem. O tom ostatně svědčí např. to:

- že od doby vzniku Úmluvy CMR roce 1956 až do současnosti, (tj. za více než 60 let) doznala pouze jen dvou dílčích technických novel. Úmluva CMR tak skutečně ve zkoušce času obstává mimořádně úspěšně.
- že např. Rakousko či Německo již dávno využily ustanovení Úmluvy CMR i pro právní úpravu svých vnitrostátních silničních nákladních přeprav.

Ostatně právě rakouský způsob využití Úmluvy CMR i pro právní úpravu jejich vnitrostátních silničních nákladních přeprav byl právě také výraznou inspirací pro nynější české řešení § 9 a) zákona 111/1994 Sb. o silniční dopravě. Stojí také za zmínku - v důsledku přijetí zákonné úpravy nového § 9a) zákona č. 111/1994 Sb. již „de facto poněkud historickou“- , že poměrně významným pokusem využít Úmluvu CMR i pro vnitrostátní silniční nákladní dopravy v ČR byly z iniciativy Česmadu Bohemia v roce 2014 vydané Všeobecné přepravní podmínky Česmadu Bohemia, které vycházejí velmi podstatně z Úmluvy CMR.

Protože však tyto VPP nejsou pochopitelně zákonem, tj. nejsou obecně závazným právním předpisem, bylo a je nepřekročitelným limitem pro jejich aplikaci to, že na jejich použití se musely / musí strany přepravní smlouvy dohodnout, což bylo a je v obecné praxi ve vnitrostátní silniční nákladní dopravě rozhodně spíše výjimečné než časté./

Lze také říci, že nový § 9a) zákona o silničním provozu by měl přinést také i větší právní jistotu v oblasti kabotážních přeprav prováděných zahraničními dopravci v ČR.



II.

Je vhodné připomenout – zvláště subjektům, činným v oblasti vnitrostátní silniční nákladní dopravy a nepohybuujícím se v oblasti mezinárodní silniční nákladní dopravy, a tedy nemajícím dosud větší zkušenosti s Úmluvou CMR – základní pojetí (základní filozofii) právní úpravy otázek odpovědnosti v Úmluvě CMR.

Snad tomu poslouží tento malý exkurz:

Jde ke cti tvůrců Úmluvy CMR, že si již před 60 lety byli velmi dobře vědomi toho, že přepravní obchod po silnici je a bude dynamickým oborem, v němž se o přijetí či neakceptování objednávky přepravy často rozhoduje v krátkém čase ostatně ani před 60 lety ani dnes přepravní smlouva nevyžadovala a nevyžaduje pro svou platnost písemnou formu.

I proto jsou ustanovení Úmluvy CMR nejen pravidla jednoduchá, logická a logicky vzájemně provázaná, ale současně – aby byla dána účastníkům přepravní smlouvy dostatečná právní jistota – také kogentní (tzn. platná bez ohledu na to, zda se stranám přepravní smlouvy líbí či nikoliv a zda na jejich použití spolu domluvily či nikoliv).

Z textu Úmluvy CMR je také zřejmé to, že si její tvůrci uvědomovali, že přepravní proces je, v určité míře, kolektivní prací, tj., že všichni účastníci přepravního procesu – odesílatel; zasílatel (pokud v konkrétní přepravě figuruje); dopravce; příp. příjemce – mají každý svou odpovědnost za výsledek přepravy a povinnost svým jednáním předcházet vzniku škod.

Jak známo:

- odesílatel odpovídá zpravidla zejména za obsahu zásilky a jím zvolenému způsobu dopravy odpovídající balení zásilky a za její řádné naložení a zajištění na ložné ploše vozidla dopravce;
- pokud v přepravě figuruje zasílatel, pak zasílatel odpovídá zpravidla zejména za sjednání způsobu a podmínek přepravy tak, aby přepravní podmínky nejlépe vyhovovaly zájmům příkazce (odesílatele);
- doprovce odpovídá zpravidla zejména za převzetí zásilky k přepravě (viz zejména čl. 8, odst. 1 a 2 Úmluvy CMR) a za provedení samotného přepravního úkonu z bodu A do bodu B včetně předání zásilky určenému příjemci na určenou adresu dle ustanovení Úmluvy CMR a současně příp. i dle dalších smluvních ujednání uzavřenými mezi stranami přepravní smlouvy, nejsou-li tato další smluvní ujednání v rozporu s ustanoveními Úmluvy CMR.
- příjemce odpovídá zpravidla zejména za řádné provedení úkonů převzetí zásilky a vykládky zásilky.

Tvůrci Úmluvy CMR si také velmi jasně uvědomovali to, že nedostatky v péči jednotlivých účastníků přepravního procesu se pochopitelně nejčastěji projeví při samotném přepravním úkonu prováděném dopravcem, tj. tehdy, když je zásilka „na cestě“, „v pohybu“ tj. v době, kdy na ní působí fyzikální síly (např. v zatáčkách, při v dopravním provozu nezřídka nutném prudším brzdění, atd.) a kdy je vystavena i dalším rizikům dopravního provozu včetně kriminality (např. riziku krádeží zásilek ze zaparkovaných vozidel v době kdy je řidič dopravce povinen čerpat zákonný odpočinek řidiče, fenomén podvodných falešných dopravců či zasílatelů, atd.)

Právě proto, že všichni účastníci přepravního procesu mají každý svůj díl odpovědnosti za výsledek přepravy, tvůrci Úmluvy CMR limitovali (omezili) standardní základní odpovědnost dopravce (viz zejména čl. 23, odst. 3 Úmluvy CMR) a stanovili právní důvody pro případné zproštění odpovědnosti dopravce. (viz zejména čl. 17, odst. 2 a 4 Úmluvy CMR)

Současně také stanovili právní podmínky řádných možností odesílatele (objednatel přepravy) k zajištění si vyšší odpovědnosti dopravce než je standardní základní limitovaná odpovědnost dopravce. (viz zejména čl. 23, odst. 6; čl. 24; čl. 26 Úmluvy CMR).

Tvůrci Úmluvy CMR zajistili řešení také pro ty v celkovém objemu prováděných přeprav mimořádné případy, kdy dopravce škodu způsobil úmyslně anebo takovým svým zaviněním, které soud pravomocně shledal za rovnocenné úmyslu. V těchto případech se pochopitelně dopravce nemůže dovolávat limitu své odpovědnosti, nýbrž bude povinen poskytnout náhradu škody v její plné prokázané výši. (viz čl. 29 Úmluvy CMR)



III.

Poté co jsme výše snad alespoň naznačili logiku (základní filozofii) Úmluvy CMR a tedy i logiku nového § 9a zákona č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě upravujícího vnitrostátní silniční nákladní dopravu v ČR je nyní možno se pokusit zamyslet i nad otázkou jaké lze očekávat nesnáze s aplikací nového § 9a zákona 111/1994 Sb. o silniční dopravě v českém podnikatelském a právním prostředí?

Na tuto otázku se autorovi tohoto příspěvku reaguje nesnadno, protože samu skutečnost využití Úmluvy CMR (tj. předpisu, který se skutečně dlouhodobě osvědčuje v mezinárodní silniční nákladní dopravě a o němž lze právem říci přinejmenším to, že „doposud za 60 let nikdo nepřišel s ničím lepším“) českými zákonodárci i pro právní úpravu vnitrostátní silniční nákladní dopravy v ČR hodnotí jednoznačně pozitivně.

Není tedy rozhodně záměrem tohoto příspěvku hledat „hnydy“ či „drobné vady na kráse“ v textu či v zařazení nového § 9a) zákona o silniční dopravě. Lze však zmínit, že eventuální budoucí určité nesnáze s aplikací právní úpravy nového § 9a) zákona o silniční dopravě by mohly souviset s tím, že, že oproti rakouské právní úpravě obsažené v § 439 a) rakouského Unternehmensgesetzbuch, (která, jak již výše zmíněno, byla pro nový § 9 a) zákona o silničním provozu výraznou inspirací), se jeví nový § 9 a) zákona o silniční dopravě jako z právního pohledu poněkud méně jednoznačný.

Ostatně můžete si sami porovnat v úvodu tohoto příspěvku citovaný nový § 9 a) českého zákona o silniční dopravě s ustanovením § 439 a) rakouského Unternehmensgesetzbuch, které (v překladu do českého jazyka) stanovuje toto:

„§ 439a.

1. *Na uzavření a provedení smlouvy o úplatné přepravě zboží po silnici – s výjimkou stěhovaných svršků – silničními vozidly, odpovědnost dopravce, reklamace, a právní vztah mezi postupnými dopravci se použijí články 2 až 30 a 32 až 41 Úmluvy ze dne 19.5.1956, BGBl. č. 138/1961 o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (Úmluva CMR) ve znění protokolu ze dne 5 července 1978, BGBl. č. 192/1981, ve znění v Rakousku platném také tehdy, jestliže místo převzetí a smluvní místo dodání leží zásilky v tuzemsku.*
2. *Ve smyslu odst. 1. se rozumí silničními vozidly motorová vozidla, návěsové soupravy, přívěsy a návěsy podle čl. I, písm. p), q), r) a u) Úmluvy o silniční dopravě BGBl. č. 289/1982.“*

Protože – jak již výše naznačeno – jednou z významných novinek, kterou nová právní úprava přináší, je zákonná limitace (omezení) standardní základní odpovědnosti a případné náhradové povinnosti dopravce, lze např. jako určitou konkrétní nesnáz při aplikaci nového § 9 a) zákona o silniční dopravě očekávat to, že obdobně jako je tomu nezdá se u mezinárodních silničních nákladních přeprav zásilek s vysokou faktickou hodnotou, také u **vnitrostátních** silničních nákladních přeprav zásilek s vysokou faktickou hodnotou se řadě odesílatelů a objednavatelů nebude chtít respektovat ustanovení čl. 23, odst. 6 Úmluvy CMR a ani nebudou mít zájem využít řádné možnosti dle čl. 24 nebo dle čl. 26 Úmluvy CMR, tzn. zajistit si za příplatek k přepravnému u dopravce pro případ vzniku škody na zásilce v průběhu přepravy vyšší, tj. článkem 23, odst. 3 Úmluvy CMR nelimitovanou, dopravcovu odpovědnost a náhradovou povinnost.

Namísto toho budou tito odesílatelé a objednavatelé přeprav zásilek vysokých faktických hodnot usilovat o to předem si vytvořit svými požadavky v objednávkách přeprav (v přepravních smlouvách) či v rámcových smlouvách s dopravci předpoklady pro to, aby i přesto, že nebyly odesílatelem využity standardní zákonné možnosti postupu dle čl. 24 nebo dle čl. 26 Úmluvy CMR, měli v případě vzniku škody na zásilce v průběhu přepravy možnosti konstruovat a u soudu prokazovat hrubé zavinění dopravce ve smyslu čl. 29 Úmluvy CMR, tzn., aby se takto „zadarmo“ mohli vůči dopravci u soudu domáhat a dosahovat částky plné, tj. článkem 23, odst. 3 Úmluvy CMR nelimitované, náhrady škody.

Závěrem: Odborné názory na novém § 9a) zákona o silniční dopravě přijatou právní úpravu vnitrostátní silniční nákladní dopravy v ČR a pochopitelně i na samo znění a zařazení předmětného ustanovení § 9a) mohou být a jistě budou různé a budou se vyvíjet – ostatně obdobně jako v případech jiných nových právních úprav v jiných oborech. Osobně bych např. hodnotil jako jednoznačnější a proto vhodnější, pokud by text nového ustanovení § 9a) ještě více přesněji „kopíroval“ výše citovanou rakouskou formulaci, v níž je např. jasně (výslovně) uvedeno, že pro právní úpravu vnitrostátních silničních nákladních přeprav „...se použijí čl. 2 až 30 a 32 až 41 Úmluvy CMR ...“.

Je zde však především namístě ocenit a vyzdvihnout základní skutečnost, že čeští zákonodárci pro právní úpravu vnitrostátních silničních nákladních přeprav v ČR využili Úmluvu CMR, tzn. skutečně osvědčený, známý a kvalitní kogentní právní předpis.



Využití Úmluvy CMR pro právní úpravu vnitrostátní silniční nákladní dopravy v České republice

JUDr. Václav Roubal

předseda České společnosti pro dopravní právo

Úmluva CMR od doby svého vzniku v roce 1956 upravuje kogentním způsobem některé vztahy, které buďto nejsou řešeny v národní legislativě nebo jsou řešeny pro právní úpravu vnitrostátní přepravy. Nic nebrání tomu, aby CMR mohla být, pokud tak bude v národní legislativě rozhodnuto, rovněž právním předpisem pro vnitrostátní silniční dopravu. Pro toto řešení mluví ekonomická i politická integrace evropských států, jakým je např. Evropská unie, Mezinárodní měnový fond a jiné ekonomické a politické integrace ve světovém měřítku.

Ostatně, sama Úmluva CMR, která vznikla na úrovni Evropské hospodářské komise, tj. součásti OSN, je dokladem této účelnosti, tj. že dává šanci, aby byla využita jak pro silniční přepravu zásilek v mezinárodním styku, tak i v přepravách vnitrostátních, zejména když tyto státy tvoří hospodářské společenství, jako je tomu právě u EU. Její využití je možné a účelné např. při kabotážních přepravách, kdy člen EU vykonává vnitrostátní přepravu na území jiného členského státu, tj. tyto přepravy se řídí v otázkách odpovědnosti jednotnou právní úpravou, pokud Úmluva CMR byla převzata do vnitrostátního zákonodárství členských států pro úpravu přepravní smlouvy ve vnitrostátní dopravě.

Nyní věnujme pozornost tomu, jak tuto otázku řešily některé unijní státy, zejména si všimneme právní úpravy, uskutečněné u našich sousedů, tj. v Německu a v Rakousku, neboť se jedná o dva různé legislativní postupy k dosažení stejného účinku, tj. rozšíření účinnosti Úmluvy CMR i na vnitrostátní silniční přepravu zásilek.

Německá právní úprava přistoupila k aplikaci práva Úmluvy CMR do právních vztahů v oblasti vnitrostátní přepravy zásilek v 90. letech, a to cestou transformace Obchodního zákoníku v těch ustanoveních, která upravují dopravní i zasilatelský obchod, a to metodou převzetí některých doslovných znění Úmluvy CMR, jako např. ustanovení, upravující otázky formy nákladního listu, jako dokladu, že dopravce ve vnitrostátní přepravě může požadovat vystavení tohoto nákladního listu s údaji, které jsou shodné obdobně požadovanými údaji pro mezinárodní silniční nákladní dopravu.

Německý obchodní zákoník ve znění novely ze dne 21.12.2007 ve svých ustanoveních § 426 a § 427 přebírá rovněž ustanovení o výlukách odpovědnosti dopravce a zvláštních důvodech pro tyto výluky. Zásadní otázkou je limit odpovědnosti dopravce v § 431, který je stanoven shodně s CMR, tj. jako platná úprava v mezinárodní silniční úpravě dle CMR, tj. na 8,33 účetních jednotek (ZPČ-zvláštních práv čerpání) na kilogram hrubé váhy zásilky.

Rovněž shodně, jako v Úmluvě CMR, je řešena náhrada zvláštních výloh v souvislosti s aplikací čl. 23 odst. 4 Úmluvy CMR. Je důležité připomenout, že např. do těchto zvláštních výloh nejsou zahrnuty požadavky na spotřební daň, dojde-li ke ztrátě zásilky zboží, které podléhá spotřební dani, např. alkohol, cigarety apod.

Uvedl jsem jen příklady některých převzetí ustanovení Úmluvy CMR do právní úpravy vnitrostátní přepravní smlouvy. Není pochyb o tom, že forma novelizace Obchodního zákoníku byla legislativně i časově velmi náročná, neboť představuje podstatnou změnu v části Obchodního zákoníku, upravující smluvní vztahy v oblasti silniční přepravy.

Je třeba poznamenat, že tato úprava byla usnadněna tím, že Německo (SRN) na rozdíl od Československa (resp. nástupnické České republiky) v době těchto legislativních změn Obchodního zákoníku bylo členem Mezinárodního měnového fondu, tj. ve své legislativě mohla využít účetních jednotek ZPČ. V Československu bylo v r.1954 pozastaveno členství v Mezinárodním měnovém fondu z důvodu neoznámení měnové reformy v r.1953. Toto členství bylo pro Československo obnoveno až v r. 1990.



Platí, že Úmluva CMR jako konvence OSN pro mezinárodní silniční dopravu byla v otázce limitu odpovědnosti upravena prvním Protokolem z r.1978, který reflektoval skutečnost zániku zlatého standardu měn, když nahradil původní limit odpovědnosti, znějící na 25 zlatých franků při hodnotě 1 franku, odpovídající 10/31 zlata o ryzosti 900/1000. V té době již strmě rostoucí cena zlata způsobila, že původní limit dosáhl až pětinasobku hodnoty 8,33 ZPČ na 1 kg hrubé váhy zásilky.

Poznámka: V roce 2005 to bylo dokonce 6,5 násobek - podle jedné kanadské banky, která ve svých kurzech ještě tuto měnu vedla.

V současnosti, kdy většina členských států Úmluvy CMR je signatářem Protokolu k Úmluvě z r. 1978, lze uvést, že jím stanovená limitní částka pro odpovědnost je shledávána jako odpovídající. To je také jistě důvodem, proč je tento limit odpovědnosti dopravce za zásilku přejímán jednotlivými státy pro vnitrostátní silniční přepravy zásilek, a to zejména, když nadále zůstává v platnosti právní úprava požadovat na dopravci u drahých zásilek převzetí odpovědnosti do plné hodnoty takovéto zásilky, ve smyslu čl. 24 a 26 Úmluvy CMR.

Legislativně jiným způsobem postupovalo v zájmu sjednotit smluvní zákonné podmínky pro silniční přepravu zásilek rozšířením účinnosti ustanovení Úmluvy CMR i pro vnitrostátní přepravu Rakousko. Bylo to provedeno rozšířením základního ustanovení o přepravní smlouvě, obsaženého v § 439 rakouského „Unternehmensgesetzbuch“ (zákoníku o podnikání)

Tato úprava vstoupila v platnost 28.7.1990 (uvádím jeho české znění v pracovním překladu):

Využití Úmluvy CMR o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční přepravě (CMR)

§ 439a (1) Na uzavření a provedení smlouvy o úplatné přepravě zboží po silnici – s výjimkou stěhovavých svršků – silničními vozidly, odpovědnost dopravce, reklamace a právní vztah mezi následnými dopravci se použijí články 2-30 a 32-41 Úmluvy ze dne 19.5.1956, BGBl č.138/1961 o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční přepravě zboží (CMR) ve znění Protokolu ze dne 5.července 1978, BGBl č. 192/1981, ve znění v Rakousku platném také tehdy, jestliže smluvní místo převzetí a smluvní místo dodání zásilky leží v tuzemsku.

(2) Ve smyslu odst.1 se rozumí silničními vozidly motorová vozidla, návěsové soupravy a návěsy podle č. I písm. p), q), r), u) Úmluvy o silniční přepravě BGBl č. 289/1982.

Bude na zvážení správních a legislativních orgánů ČR, jaký legislativní proces shledá za nejvhodnější k tomu, aby se ČR rovněž zařadila mezi EU státy, které ustanovení Úmluvy CMR racionálně a hospodárně využívají i pro právní úpravu vnitrostátní silniční nákladní přepravy.

JUDr. Václav Roubal

Praha 2016

Upozornění na povinnosti dopravce přepравuje-li určité komodity na území Polska

Ing. Jana Zárybnická Ph.D.

Makléřská společnost SATUM CZECH, s.r.o. která je zakládajícím členem České společnosti pro dopravní právo, upozornila na polský zákon č. 708 ze dne 9.3.2017, „O systému monitoringu silniční přepravy zboží“, který vstoupil v plnou účinnost dnem 1.5.2017. V souladu s příslušnou legislativou může být dopravci udělena správními orgány této země vysoká pokuta, přepравuje-li přes území Polska náklad, podléhající monitoringu, nezádá-li příslušnou přihlášku do registru, jak tento právní předpis přikazuje.

Co je podstatou uvedeného zákona a jaké povinnosti má dopravce a řidič vozidla v případě, že přeprava příslušné komodity na území Polska podléhá monitoringu dle daného zákona?

Hlášení do registru Platformy elektronických a celních služeb¹ podléhají přepravy zboží na území Polska, u nichž je vysoké riziko daňových úniků – jedná - se zejména o následující komodity: tabák², motorová paliva, denaturovaný líh, přísady do paliva, mazací oleje, odmrazovače na bázi ethanolu, ředidla, rozpouštědla, částečně a zcela denaturovaný líh, inhibitory tvorby plísní či pryskyřic.

Povinným subjektem pro nahlašování přeprav shora zmiňovaných zásilek do registru je primárně polský subjekt – buďto odesílatel anebo jeho příjemce, tj. ten subjekt, jehož domicil je v Polské republice. V takovém případě je příslušný dopravce pouze povinen vložit (a případně aktualizovat) doplňující informace k přihlášce do systému, které povinný polský subjekt již do registru vložil (tj. dopravce doplní údaje o přepravě a subjektu, který dopravu provádí) V případě, že ani příjemcem, ani odesílatelem zásilky není polský subjekt, ale část přepravy probíhá na území Polska, pak veškeré povinnosti související s monitoringem dané zásilky má dopravce.

Doprovce je tak povinen před započítáním přepravy na území Polska zaslat přihlášku do registru a obstarat pro ni referenční číslo -SENT a KEY (heslo umožňující vstoupit do systému a provést příslušné změny).

Do přihlášky je dopravce povinen uvést následující informace:

Údaje o dopravci: identifikace dopravce (název firmy, sídlo, IČ, DIČ) , povolení/licence k provádění přepravy

Údaje o odesílateli a příjemci zboží. (identifikace- název firmy, sídlo, IČ, DIČ)

Údaje o zboží: druh zboží, položka CN³ anebo podpoložka PKWiU⁴, množství, bto hmotnost /objem

Údaje o přepravě zboží: datum a místo počátku/ ukončení přepravy zboží po území Polska, číslo přepravního dokladu (nákladní list CMR), RZ vozidla

Doprovce je vždy povinen sdělit řidiči vozidla příslušné referenční číslo (SENT) před započítáním přepravy zboží anebo doklad, který je náhradou přihlášky (v případě výpadku Národní daňové správy)⁵, a to ať již ho obstaral sám anebo ho obdržel od odesílatele či příjemce zboží. Rovněž je vždy povinen průběžně aktualizovat přihlášku do registru, došlo-li ke změnám v údajích, podléhajících registraci.

¹ Platforma Usług Elektronicznych Skarbowo-Celnych, příslušné webové stránky: <https://puesc.gov.pl/>), informace jsou zde dostupné rovněž ve slovenštině

² Tabák není uveden v seznamech kombinované nomenklatury Evropské unie (CN) ani v Polské klasifikaci výrobků a služeb (PKWiU), které jsou dostupné na příslušných webových stránkách, nicméně daný zákon v ust. Art.3.1, odst.4, kde je uvedeno zboží, podléhající monitoringu dle tohoto zákona, je výslovně uvedeno „tabák sušený podle předpisů o spotřební dani, neoznačený dle předpisů o spotřební dani, bez ohledu na jeho počet ve zboží“

³ Kombinovaná nomenklatura Evropské unie (Nomenklatura Scalona- CN), kompletní seznam komodit k dispozici u nás členům ČSDP na vyžádání

⁴ Polská klasifikace výrobků a služeb, kompletní seznam komodit v českém jazyce k dispozici členům ČSDP na vyžádání

⁵ Krajowa Administracja Skarbowa



Pokuty pro dopravce/ řidiče stanovené za nedodržení příslušných předpisů :

| Povinný subjekt | Druh provinění | Pokuta ve výši (PLN) |
|-----------------|--|----------------------|
| Dopravce | Nepodá příslušnou přihlášku (registraci) do systému | 20 000 |
| | Zboží neodpovídá druhu, množství, hmotnosti/ objemu | 20 000 |
| | Nedoplní přihlášku povinnými údaji | 5 000 |
| | Neprovede případnou aktualizaci údajů v přihlášce | 10 000 |
| | Uvede jiné nepravdivé údaje (tj. mimo kvality a kvantity zboží) | 10 000 |
| Řidič | Nebude mít u sebe doklady o tom, že příslušná přeprava zboží je zaregistrována | 5 000 - 7 500 |

Na příslušných webových stránkách bylo uvedeno, že se sankce za nedodržení tohoto zákona nebudou uplatňovat bezprostředně po té, co zákon vstoupil v plnou účinnost, aby se příslušné povinné subjekty mohli důkladně seznámit s novými předpisy a mohli v dostatečném předstihu zavést provádění příslušných povinností. V současnosti jsou však už dané sankce „bez milosti“ uplatňovány.

V následujícím odstavci uvádíme plnou verzi události, kterou ve zkratce popisujeme v úvodu této informace a kterou popsal p. Martin Slečka, specialista likvidace škod-senior makléřské společnosti Satum Czech, s.r.o.takto:

„Náš klient v pozici dopravce se zavázal odesílateli přepravit zásilku ze SRN do ČR (Ostravsko). Přesnou informaci o složení zásilky neměl. Přepravu neprovedl sám, ale prostřednictvím smluvního dopravce, který se rozhodl zásilku přepravit rychlejší trasou přes Polsko. Odesílatel nebyl informován o tom, že přeprava bude prováděna přes Polsko. U Wroclavi bylo vozidlo smluvního dopravce kontrolováno polskými orgány, které zjistily, že přepravovaná komodita spadá do skupiny „inhibitory tvorby pryskyřice/gumy“ a tedy podléhá registrační povinnosti dle zákona č. 708. Bohužel žádný ze zainteresovaných subjektů danou přepravu do systému nezaregistroval.

Smluvnímu dopravci byla na místě udělena pokuta 20.000 PLN (cca 120.000,- Kč) a mimo to i řidiči ve výši 5.000 PLN (cca 30.000,- Kč). Vzhledem k tomu, že řidič u sebe tak velkou částku neměl, bylo vozidlo i s nákladem zadrženo, dokud nebyly obě částky uhrazeny. Navíc s ohledem na skutečnost, že ani smluvní dopravce nebyl schopen ihned tak velkou částku zajistit a pokuty uhradit, došlo ke zpoždění v doručení zásilky, což způsobilo komplikace nejen majiteli zásilky, ale i našemu klientovi, který se zavázal odesílateli doručit zásilku v daném termínu.“

Porušení této registrační povinnosti tak může způsobit komplikace nejenom odesílateli, příjemci či provádějícímu dopravci, ale i ostatním subjektům v logistickém řetězci, které v přepravním řetězci sice figurují, ale přepravu přímo neprovádějí.“

Pozn.I. Nomenklatura „Scalona“ a polská klasifikace výrobků je uvedena na stránkách www.dcnest.cz a www.csdp.cz

Pozn.II Znění daného zákona: Ustawa z dnia 9 marca r. o systeme monitorowania drogowego przewozu towarów lze nalézt na následující webové stránce: <http://prawo.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20170000708>

⁶Příslušný zákon samozřejmě ukládá sankce i ostatním povinným subjektům , tj. odesílateli/ příjemci zboží za nedodržení daných povinností, a to v případě neohlášené přepravy pokutu ve výši 46% netto hodnoty zboží , min. však 20.000 PLZ , při uvedení nesprávných údajů o zboží ve výši 46% rozdílu mezi hodnotou zboží uvedeného a skutečně přepravovaného (viz. dle Art.21, odst. 1 a 2)

Co se stalo v prosinci 2018 v Radě Evropské unie

1. Posílení řízení bezpečnosti silniční infrastruktury s cílem snížit počet smrtelných a vážných silničních nehod (3. 12. 2018)

„Dobře projektované a řádně udržované silnice snižují riziko dopravních nehod. Tato reforma pomůže EU dosáhnout pokroku ohledně jejího cíle snížit počet úmrtí na silnicích do roku 2020 o polovinu.“

Norbert Hofer, rakouský ministr dopravy, inovací a technologií

Rozšíření oblasti působnosti na dálnice a jiné hlavní silnice

Působnost stávajících pravidel se bude týkat nejen transevropských dopravních sítí, ale i dálnic a jiných hlavních silnic. Směrnice se bude týkat i silnic mimo městské oblasti, které jsou budovány s využitím finančních prostředků EU.

Posouzení bezpečnosti silniční sítě jako celku, cílenější inspekce bezpečnosti a opatření k nápravě, zaměření na zranitelnější zranitelné účastníky silničního provozu

Monitoring bude prováděn na celé sledované silniční síti, který se používá se pro posuzování rizika nehod. Na základě jeho výsledků se budou provádět cílenější inspekce bezpečnosti silničního provozu a přijímána přímá opatření k nápravě. Řízení bezpečnosti silničního provozu se zaměří na chodce, cyklisty a další zranitelné účastníky silničního provozu. V roce 2017 připadla na tyto účastníky silničního provozu téměř polovina smrtelných silničních nehod v EU.

2. Jednání o „silničním balíčku“ (4. 12. 2018)

„Cílem dnešní dohody je poskytnout spravedlivější pravidla pro řidiče a dopravní společnosti a zajistit vyšší efektivitu pro vnitrostátní kontrolní orgány. Profesionální řidiči budou mít prospěch z lepších pracovních podmínek a společnosti, které svou činnost provozují v různých členských státech, z větší právní jistoty a omezení byrokracie. Dosažení dohody o těchto návrzích bylo pro rakouské předsednictví jednou z hlavních priorit.“

Norbert Hofer, rakouský ministr dopravy, inovací a technologií, předseda Rady

Rada se dohodla na postoji (obecném přístupu) **ke klíčové reformě odvětví silniční dopravy**, která zahrnuje **pracovní podmínky řidičů**, zvláštní pravidla pro **vyznamenání řidičů** v rámci mezinárodní přepravy, **přístup na trh nákladní dopravy** a účinnější **prosazování pravidel**. Reforma má zajistit vyváženost mezi náležitými pracovními podmínkami řidičů a svobodou dopravců poskytovat přeshraniční služby. Danému odvětví rovněž zajistí jasnost a ukončí rozdílný výklad pravidel v jednotlivých členských státech.

Monitoring mezinárodní přepravy, smart tachograf

Jedním z klíčových prvků pro lepší prosazování pravidel je mít k dispozici spolehlivý způsob, jak zaznamenávat, kdy a kde daný nákladní automobil překročil hranici, a lokalizovat činnosti nakládky a vykládky. Druhá verze inteligentního tachografu („smart tachograf“) bude všechny tyto funkce plnit automaticky. Všechna vozidla, která se používají pro mezinárodní přepravu, by musela být tímto zařízením vybavena do konce roku 2024.

Pravidla kabotáže: maximálně 3 kabotážní přepravy během 7 dnů, „čekací lhůta“ 5 dnů pro kabotáž v téže zemi s týmž vozidlem, minimální doba řidiče na cestě mimo domov

Pokud jde o kabotáž (činnosti dopravních společností prováděné v rámci vnitrostátního trhu mimo jejich vlastní zemi), Rada zachovává stávající pravidlo, které povoluje maximálně **3 kabotážní přepravy během 7 dnů**. Díky opatřením k zajištění lepšího prosazování pravidel by mělo být monitorování jejich dodržování účinnější a efektivnější. Aby se zamezilo systematické kabotáži, bude zavedeno období přestávky v délce 5 dnů před tím, než bude možné uskutečnit v téže zemi za použití téhož vozidla další kabotážní přepravu.

Dopravce by musel pracovní plány řidičů uspořádat tak, aby se mohli vrátit domů alespoň každé čtyři týdny, nebo pokud se řidič rozhodne vzít si dvě zkrácené týdenní doby odpočinku, po třech týdnech strávených na cestě.



Týdenní odpočinek řidiče mimo kabinu vozidla

V zájmu zajištění náležitých pracovních podmínek pro řidiče je nutné pravidelnou týdenní dobu odpočinku strávit mimo kabinu.

Tranzit a bilaterální přepravní operace vyňaty z pravidel o vysílání pracovníků

Z působnosti těchto pravidel výslovně vyňaty dvoustranné (bilaterální) přepravní operace. Na cestě do země určení a na cestě zpět je povolena jedna další nakládka nebo vykládka v obou směrech, aniž by se uplatnil režim pro vysílání pracovníků, nebo žádná z těchto činností na cestě tam a až dvě na cestě zpět. Vyňata je rovněž tranzitní přeprava. U všech ostatních druhů přepravy, včetně kabotáže, by se režim pro vysílání pracovníků uplatnil v plném rozsahu od prvního dne přepravy.

Návrhy jsou součástí prvního balíčku opatření v oblasti mobility, který Komise předložila v červnu 2017.

Znění, jež byla dnes dohodnuta, představují postoj Rady pro jednání s Evropským parlamentem za účelem dosažení dohody o konečných zněních.

Balíček opatření v oblasti mobility I - obecný přístup Rady je přístupný ke stažení v pdf. na této webové stránce: <https://www.consilium.europa.eu/cs/press/press-releases/2018/12/04/clearer-fairer-and-more-enforceable-rules-for-truck-drivers-council-agrees-its-position/>

Ochrana a zabezpečení

1. Konference o ochraně proti kybernetickým rizikům v dopravě: „Zvedání laťky díky spolupráci“¹

Vzhledem k tomu, že odvětví dopravy se stále více digitalizuje, je internetová bezpečnost jednou z hlavních úkolů regulačních orgánů a zúčastněných stran. Evropská komise společně s Agenturou Evropské unie pro bezpečnost sítí a informací (ENISA), Evropské unie agentury pro bezpečnost letectví (EASA), Evropské agentury pro námořní bezpečnost (EMSA), a EU agentury pro železnice (EVP) společně uspořádaly dne 23/01/2019 „1. Transport Cybersecurity“ konferenci v Lisabonu.

Na konferenci sešli představitelé státních orgánů a zúčastněných subjektů zastupujících všechny obory dopravy, aby projednali právní rámec EU pro bezpečnost na internetu, jakož i možnosti další odvětvové spolupráce. Účastníci se shodli na tom, že je nutné zajistit výměnu informací a sdílení osvědčených postupů s cílem zvýšit „kybernetickou odolnost“ v odvětví přepravy.

V průběhu diskusí byly uvedeny následující aspekty:

Kybernetické útoky v oblasti přepravy mohou mít závažné důsledky, vyústit ve ztrátu životů, přinést velké finanční ztráty. Dopravní systém musí být schopen útokům odolat, odrazit je, pokud nastanou. To by mělo zajistit bezpečnost nejen systémům napojeným na internet, ale i „lidské složce“. Spolupráce je nezbytná na technické a provozní úrovni. Směrnice o bezpečnosti sítí a informačních systémů -NIS Directive² obsahuje pevný základ k posílení bezpečnosti na internetu a odolnost v odvětví dopravy. Tam, kde je to vhodné, může být doplněna zvláštními pravidly pro některé obory přepravy.

Za účelem řešení kybernetické hrozby budou přijata následující „neregulační“ opatření již dnes: výměna informací, budování kapacit, zvyšování informovanosti a rozvoj počítačové dovednosti. Jednotlivé obory přepravy budou spolupracovat, aby položily základy pro „kulturu bezpečnosti na internetu“.

Jednání prokázalo důležitost zintenzivňování spolupráce mezi jednotlivými organizacemi DG MOVE, DG CONNECT, ENISA, EASA, EMSA a ERA na posouzení rizik pro životní prostředí a zvýšení bezpečnosti internetu v dopravě.

Za tím účelem je třeba:

- důsledné sledování implementace NIS Directive s ohledem na potřeby a specifika každého druhu dopravy,
- stimulace výměny informací a osvědčených postupů, podporování bezpečnosti na internetu jako základního bodu programu diskuze na zasedání výborů bezpečnosti³,
- potřeba sdílení myšlenek a zkušeností mezi obory přepravy, tj. pořádání porad a seminářů, věnovaných bezpečnosti na internetu, setkávání odborníků;
- rozvíjení kybernetických dovedností, poskytování relevantních znalostí a dobré bezpečnosti na internetu zaměstnancům v logistice,
- pokračování v „kybernetickém dialogu“ se třetími zeměmi a spolupracovat s mezinárodními organizacemi, jako je Mezinárodní organizace pro civilní letectví a Mezinárodní námořní organizace.

¹ „Security & Safety - 1st Transport Cybersecurity Conference: Raising the bar by working together“, podrobnější informace naleznete: https://ec.europa.eu/transport/themes/security/news/2019-01-23-cybersecurity-conference_en

² NIS Directive – Směrnice o bezpečnosti sítí a informačních systémů byla přijata Evropským parlamentem dne července 2016, v účinnost vstoupila v srpnu téhož roku. Je prvním právním předpisem EU o kyberneticko –bezpečnostních opatřeních. Členské státy museli tuto směrnici implementovat do svých vnitrostátních právních předpisů do 9. května 2018 a identifikovat provozovatele základních služeb do 9. listopadu 2018. ČR toto provedla novelou zákona č. 181/2014 Sb., o kybernetické bezpečnosti (zákonem č. 205/2017 Sb.)

³ letectví – (AVSEC, SAGAS), námořní (MARSEC, SAGMAS), pozemní (LANDSEC)

⁴ „dobrovolný“ samovstup dle § 2474 NOZ a „nedobrovolný“ samovstup dle § 2482 OZ –tzv. „notifikační povinnost“

⁵ Odpovědnost dopravce a zaslátelce dle NOZ zahrnuje povinnost těchto subjektů uhradit pouze škodu, tj. majetkovou újmu (škodu na majetku a škodu finanční, nikoli újmu jinou)

Odpovědnost dopravce ve vnitrostátní silniční nákladové přepravě a jeho pojištění

Ing. Jana Zárybnická Ph.D.

Prvním dnem letošního roku 2019 vstoupil v účinnost § 9a zákona č. 111/1994 Sb., který byl včleněn do uvedeného zákona jeho novelou. Zákon č. 304/2017 vstoupil sice v účinnost již dnem 4.10.2017, pro shora uvedené ustanovení však byla ponechána delší legisvakantní lhůta.

Celý dosah předmětné právní úpravy podrobně rozebírá článek ze dne 1.11.2019, publikovaný v časopise E-Právo, jehož autory jsou JUDr. Alice Kubová Bártková, M.E.S. a JUDr. Jiří Lojda, oba ze společnosti Rödl & Partner, advokáti, v.o.s.¹. Tento článek vřele doporučujeme vaší pozornosti, neboť kromě uceleného a podrobného výkladu dané právní problematiky jsou v článku i cenné rady pro dopravce a zasílatele.

Ustanovení § 9a zákona č. 111/1994 Sb, které včleňuje do našeho národního práva podstatná ujednání Úmluvy CMR bohužel nenaplnilo uspokojením ty, kteří požadovali, aby po vzoru rakouské právní úpravy² byla Úmluva CMR využita i pro "úplatnou přepravu zboží po silnici silničními vozidly – s výjimkou stěhovaných svršků", vyjma článků 1, 31, 42-51³.

Zcela zásadní právní úpravou pro dopravce (a i zasílatele, vstupuje-li "dobrovolně či nedobrovolně" do pozice dopravce) je maximální hranice náhradové povinnosti, stanovená článkem 23, odst.3 Úmluvy CMR (8,33 SDR tj. cca 260,-Kč /btto váhy zásilky). Pro zásilky, obsahující váhově těžší a nepříliš drahé zásilky, bude tento váhový limit naprosto dostačující. Situace však je jiná v případě, kdy dopravce přepravuje zásilky dražší a jejich hmotnost je nízká. Zcela kritická situace je pak v případě, je-li přepravováno cigaretové zboží, elektronika, alkohol vyšší kvality, apod.

Pojištění odpovědnosti dopravce se sjednává pro případ, že příslušný subjekt je povinen uhradit škodu, kterou při své činnosti způsobil a dle příslušných právních předpisů za takto vzniklou škodu odpovídá. Jak zmiňuje i shora doporučovaný článek, rozsah liberačních důvodů se novou právní úpravou rozšiřuje. A pojištění odpovědnosti daného subjektu nemusí být pro majitele zásilky v daném případě "samospasitelné". Ač se samozřejmě z pozice dopravce (v návaznosti na sjednanou smlouvu o přepravě věci) jedná o odpovědnost objektivní (odpovědnost za výsledek, nikoli pouze za zavinění), může se tento subjekt liberovat, tj. prokázat, že za vzniklou škodu neodpovídá.

Pokud tedy chce majitel zásilky, či jeho zástupce mít jistotu, že případná škoda na zásilce bude v plném rozsahu, vždy, za všech okolností finančně eliminována, je třeba, aby sám pokryl náklady, související se sjednáním pojištění přepravy zásilky. Samozřejmě lze sjednat i pro vnitrostátní silniční nákladovou přepravu odpovědnost dopravce na plnou hodnotu zboží (viz článek 24 CMR) anebo zvláštní zájem na dodání (článek 26 CMR), i to však pokryje škodu na zásilce (a případně i náklady související) pouze v případě, , kdy dopravce za škodu na zásilce odpovídá.

¹ <https://www.epravo.cz/top/clanky/zmeny-v-odpovednosti-silnicniho-dpravce-se-blizi-108315.html>

Autoři JUDr. Alice Kubová Bártková, M.E.S., advokátka, Senior Associate a JUDr. Jiří Lojda, LL.M. EUR., Ph.D., právník, specialista na přepravní právo

² *Unternehmensgesetzbuch, ust. § 439a*

³ *Tato ustanovení se týkají rozsahu působnosti Úmluvy, vztahující se k mezinárodní přepravě (článek 1), místní příslušnosti soudů (článek 31) a závěrečných ustanovení, vztahujících se k Úmluvě (články 42- 51)*



V západních zemích, které přistoupily k Bruselskému protokolu Úmluvy krátce po jeho sjednání (r.1978 a násl.) a stanovená maximální náhradová povinnost zde uvedená platí i pro vnitrostátní přepravy (např. Německo, Rakousko), se zcela běžně pro tyto komodity sjednává „pojištění přepravy zásilek“, tj. pojištění majetkové, obvykle na bázi „All risks“ (pojištění na všechna rizika). Je ale nutné zdůraznit, že dané pojištění chrání zásilku, nikoli subjekt, který se zásilkou v průběhu přepravy jakkoli nakládá (tj. zasílatele, dopravce, příp. skladovatele). A chrání-li zásilku, pak by náklady na uvedené pojištění měl nést majitel zásilky.

A zde se dostáváme k podstatě dnešního problému: majitelé zásilek, odesílatelé v tomto novém právním prostředí „nutí“ dopravce, příp. zasílatele, aby sjednávali pro „jejich“ zásilky pojištění přepravy zásilek. Požadují, aby veškeré výlohy s tímto pojištěním spojené „nesli“ dopravce sami, ač s účinností ode dne 1. 1. 2019 implementace CMR do našeho národního práva, související s vnitrostátní silniční nákladovou přepravou, náhradovou povinností váhovým limitem zásilky omezuje.

A tak současná situace jde přímo proti záměru všech subjektů, které se snažily, aby i pro vnitrostátní silniční nákladovou přepravu platila ustanovení Úmluvy CMR. Tato multilaterální smlouva přece ukládá odesílateli uhradit příspěvek k dopravnému, má-li být sjednána odpovědnost dopravce za plnou hodnotu zásilky, či má-li být sjednána odpovědnost za zvláštní zájem na dodání. Znamená to, že nebyla-li škoda způsobena hrubou nedbalostí dopravce⁶, Úmluva CMR povinnost dopravce limituje a finanční „zatížení“, související s vyšší formou ochrany zásilky, přenáší na odesílatele.

Co říci na závěr? Jako předloha diskutovaného §9a nebyla bohužel aplikována výše zmíněná rakouská právní úprava, což přináší určité rozpaky, jak výklad daného ustanovení jasně a jednoznačně prezentovat. Snahou všech subjektů, které participovaly na tom, aby k implementaci CMR do našeho právního řádu došlo, byla jednoznačně snaha „upravit práva, povinnosti i odpovědnost při vnitrostátní přepravě nákladu silničními vozidly pro cizí potřeby“⁷, chránit dopravce, omezit jejich náhradovou povinnost při vnitrostátní přepravě nákladů⁸, zatížit je dalšími náklady. Lze stávající situaci považovat „tak trochu“ za Pyrrhovo vítězství?

⁶ Viz článek 29 CMR - je-li škoda způsobena úmyslně či hrubou nedbalostí, pak jeho povinnost k náhradě škody není omezena

⁷ Ust. § 1 vyhl.č. č.133/1964 Sb., o silničním přepravním řádu, zrušena k 1.1.2014 účinností zákona 89/2012 Sb., občanský zákoník

⁸ Do 1.1.2019 bez jakéhokoliv omezení náhrady škody, a to včetně neomezené finanční škody, vzniklé překročením dodací lhůty



Termíny připravovaných seminářů, školení

| | |
|--------------------------|------------|
| Smluvní vztahy | 27.02.2019 |
| CMR | 06.03.2019 |
| Železniční doprava | 13.03.2019 |
| Letecká, námořní doprava | 20.03.2019 |
| Pojištění | 27.03.2019 |

Termín valné hromady ČSDP

Zasedací místnost ČESMAD 14.03.2019, 12.30 hod

Co najdete v BULLETINU 2/2019

- Normy emisí CO² pro vozidla
- Minimální mzda v Německu a její dopady na české dopravce a řidiče
- Odpovědnost zaměstnance za škodu způsobenou splněním protiprávního příkazu nadřízeného
- Novinky v zadržování řidičského průkazu
- Nedostatek řidičů, mění se kvalita řidičů s příchodem nových technologií

Praha, leden 2019
tým ČSDP | DC NEST