



# ÚMLUVA CMR

## BUDE OD 1. 1. 2019 ZÁKONNÝM PRÁVNÍM PŘEDPISEM I PRO VNITROSTÁTNÍ SILNIČNÍ NÁKLADNÍ PŘEPRAVY V ČR

Mgr. Tomáš Roubal

Foto: Carlos Sardá

**N**ovela zákona č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě přijatá 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 – stanovila, že od 1. 1. 2019 bude, v mezinárodní silniční nákladní dopravě již dlouhodobě platná Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (Úmluva CMR), nově platit také i pro vnitrostátní (tuzemské) silniční nákladní přepravy v ČR.

Příslušné nové ode dne 1. 1. 2019 účinné ustanovení § 9a) zákona 111/1994 Sb. o silniční dopravě 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.“**

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 již dlouhodobě známá a osvědčená zákonná pravidla.

Výše citované nové ustanovení § 9a zákona č. 111/1994 Sb. je také naplněním ustanovení § 2578 občanského zákoní-

ku, který s podrobnější právní úpravou vnitrostátní přepravy věcí počítal. Je totiž namístě si uvědomit to, že nabytím účinnosti 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 a doposud trvajícím nedostatek podrobnější zákonné právní úpravy vnitrostátní silniční nákladní přepravy v ČR byl poctivován 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.).

Oproti tomu, kdyby měla být nově formulována zcela nová pravidla pro vnitrostátní přepravu věcí, je asi hlavní výhodou novým § 9a) zákona o silniční dopravě přijaté právní úpravy to, že využívá soubor pravidel (Úmluvu CMR), která jsou v sektoru nákladní dopravy již dlouhodobě osvědčená a dopravci (pochopitelně především ti dopravci, kteří provozují i mezinárodní silniční nákladní dopravu) mají s aplikací těchto pravidel zkušenosti. Obdobné rozšíření působnosti mezinárodní

smlouvy i na vnitrostátní přepravy bylo ostatně již dříve použito např. u přepravy nebezpečných věcí – viz dohoda ADR.

Nový § 9a) zákona o silničním provozu chce a měl by rovněž přinést větší právní jistotu i v oblasti kabotážních přeprav prováděných v České republice zahraničními dopravci.

Je vhodné zde alespoň ve zkratce připomenout – zvláště subjektům činným pouze v oblasti vnitrostátní silniční nákladní dopravy a nepohybujícím se v oblasti mezinárodní silniční nákladní dopravy, a tedy doposud nemajícím 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 velice 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 (svůj díl odpovědnosti) 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 ni 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, atd.).

Ohledně otázek odpovědnosti dopravce za přepravovanou zásilku a její dodání je tedy namístě si např. uvědomit to, že nový § 9 a) zákona o silniční dopravě resp. Úmluva CMR:

- limituje (omezuje) základní (standardní) odpovědnost dopravce a případnou jeho náhradovou povinnost (viz zejména čl. 23, odst. 3 a 6 Úmluvy CMR) a podrobněji stanovuje právní důvody pro případné zproštění odpovědnosti dopravce. (viz zejména čl. 17, odst. 2 a 4 Úmluvy CMR),
- stanovuje právní podmínky řádných možností odesílatele (objednatel 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 namístě 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).

Je rovněž namístě vyzdvihnout až obdivuhodnou stálost ustanovení Úmluvy CMR, která vznikla již v roce 1956 a o kte-

ré lze dosti důvodně říci to, že v oblasti, kterou upravuje, tj. zejména v oblasti kogentní právní úpravy otázek odpovědnosti účastníků přepravní smlouvy za přepravovanou zásilku a její dodání, „nikdo doposud nevymyslel nic lepšího“.

O tom ostatně svědčí i to, že např. Rakousko či Německo již dávno využily Úmluvu 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.

Poté, co jsme výše snad alespoň naznačili logiku Úmluvy CMR a tedy logiku nového ustanovení § 9 a) 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 § 9 a) zákona 111/1994 Sb. o silniční dopravě v českém podnikatelském a právním prostředí?“

Na tuto otázku se autorovi tohoto příspěvku reaguje poměrně nesnadno, protože samu skutečnost využití Úmluvy CMR (tj. předpisu, který se skutečně dlouhodobě osvědčuje v mezinárodní silniční nákladní dopravě) i pro podrobnější právní úpravu vnitrostátní silniční nákladní dopravy v ČR hodnotí rozhodně pozitivně. Není proto záměrem autora tohoto příspěvku hledat „hnidu“ v textu či v zařazení nového § 9 a) zákona o silniční dopravě.

Lze však zmínit, že eventuální budoucí určité nesnáze s aplikací právní úpravy nového § 9 a) zákona o silniční dopravě by mohly souviset např. s tím, že oproti rakouské právní úpravě obsažené v § 439 a) rakouského Unternehmengesetzbuch, (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 porovnejme si v úvodu tohoto příspěvku citované nové ustanovení § 9 a) českého zákona o silniční dopravě s ustanovením § 439 a) rakouského Unternehmengesetzbuch, 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 – sil-

ničními 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, návesové soupravy, přívěsy a návěsy podle čl. 1, písm. p), q), r) a u) Úmluvy o silniční dopravě BGBl. č. 289/1982.“

Osobně bych např. hodnotil jako z hlediska práva jednoznačnější a proto vhodnější, pokud by text nového ustanovení § 9 a) ještě přesněji „kopíroval“ výše citovanou rakouskou formulaci, v níž se nepoužívají slova jako „...se použijí obdobně...“ a v níž je jasně a výslovně stanoveno, že pro právní úpravu vnitrostátních silničních nákladních přeprav „...se použijí čl. 2 až 30 a 32 až 41 Úmluvy CMR...“.

Odborné názory na nový § 9 a) zákona 111/1994 Sb. o silniční dopravě přijatou právní úpravu vnitrostátní silniční nákladní dopravy v ČR však jistě mohou být a budou různé a budou se vyvíjet – ostatně obdobně jako v případech jiných nových právních úprav v jiných oborech.

Byť s vědomím možných budoucích překvapení při výkladech a aplikaci nového § 9 a) zákona 111/1994 Sb. o silniční dopravě nemálo souvisejících s pověstnou „českou kreativitou“ v zacházení s právními předpisy, je rozhodně namístě ocenit a vyzdvihnout základní pozitivní fakt, tj. to, že čeští zákonodárci pro právní úpravu vnitrostátních silničních nákladních přeprav v ČR využili Úmluvu CMR, tzn. vyzvážený, osvědčený a známý kogentní právní předpis. Silničním nákladním dopravcům a jejich pracovníkům je namístě doporučit to, aby se, ve svém vlastním zájmu, s Úmluvou CMR dobře seznámili.