

**UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI**

**Právnická fakulta**

**Bc. Klára Procházková**

**Význam vnitrostátního hmotného práva a kolizního práva ve světle CMR  
na příkladě ČR a SRN**

**Diplomová práce**

**Olomouc 2021**

## **Prohlášení**

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma *Význam vnitrostátního hmotného práva a kolizního práva ve světle CMR na příkladě ČR a SRN* vypracovala samostatně a citovala jsem všechny použité zdroje.

V Olomouci dne 29. 3. 2021

Klára Procházková

## **Poděkování**

Velice ráda bych na tomto místě poděkovala JUDr. et Mgr. Lukáši Ryšavému, Ph. D. za jeho odborné vedení, ochotu, pomoc, cenné rady a přátelský přístup při psaní této práce.

## Obsah

Seznam použitých zkratk	7
1. Úvod	9
2. Přehled relevantních právních předpisů nadnárodní úrovně	10
2. 1. Kontext mezinárodního práva soukromého a nadnárodní úpravy	11
2. 2. Přímé normy v právních předpisech nadnárodní úrovně	11
2. 2. 1. Mezinárodní smlouvy uzavřené mimo rámec Evropské unie	11
2. 2. 2. Přímé normy mezinárodního práva soukromého vyplývající z práva Evropské unie	12
2. 3. Vztah nadnárodní právní úpravy k vnitrostátnímu právnímu řádu České republiky a Spolkové republiky Německo	13
2. 3. 1. Vztah mezinárodních smluv k vnitrostátnímu právnímu řádu České republiky a Spolkové republiky Německo	13
2. 3. 2. Vztah práva Evropské unie k vnitrostátnímu právnímu řádu České republiky a Spolkové republiky Německo	14
3. Úmluva CMR	14
3. 1. Působnost Úmluvy CMR	15
3. 1. 1. Věcná působnost	15
3. 1. 2. Místní působnost	16
3. 1. 3. Časová působnost	16
3. 1. 4. Osobní působnost	17
3. 2. Předmět úpravy Úmluvy CMR	17
3. 3. Význam Úmluvy CMR	17
4. Určení rozhodného práva pomocí kolizního práva	19
4. 1. Kolizní normy v Úmluvě CMR	20
4. 2. Nařízení Řím I	22
4. 2. 1. Kolizní smluvní autonomie a univerzální použitelnost nařízení	23
4. 2. 2. Rozhodné právo při neexistenci volby práva	24

4. 3. Římská úmluva .....	26
4. 3. 1. Přejed od Římské úmluvy k nařízení Řím I .....	26
4. 3. 2. Rozhodné právo při volbě práva .....	27
4. 3. 3. Rozhodné právo při neexistenci volby práva .....	28
4. 4. Kolizní normy v národních předpisech mezinárodního práva soukromého – ZMPS a EGBGB .....	29
5. Význam vnitrostátního hmotného práva .....	30
5. 1. Otázky, které neřeší Úmluva CMR .....	30
5. 1. 1. Uzavření smlouvy o přepravě .....	31
5. 1. 2. Druh dopravního prostředku a volba cesty přepravy .....	31
5. 1. 3. Nakládka, vykládka, uložení .....	32
5. 1. 4. Odměna .....	32
5. 1. 5. Náhrada nákladů .....	32
5. 1. 6. Postoupení .....	33
5. 1. 7. Zástavní a zadržovací právo .....	33
5. 1. 8. Výpověď smlouvy a odstoupení od smlouvy .....	33
5. 1. 9. Plnění a místo plnění .....	33
5. 1. 10. Vadné plnění .....	33
5. 1. 11. Náložný list .....	34
5. 1. 12. Převzetí povinností nezmíněných v Úmluvě CMR .....	34
5. 1. 13. Protiprávní jednání, bezdůvodné obohacení, jednání bez příkazu, právo na vydání věci .....	34
5. 1. 14. Pojištění odpovědnosti dopravce .....	34
5. 1. 15. Celní a jiné úřední jednání .....	34
5. 2. Komparace právní úpravy přepravních smluv v České republice a ve Spolkové republice Německo .....	35
5. 2. 1. Systematika a základní východiska právní úpravy přepravních smluv v České republice .....	35

5. 2. 2. Systematika a základní východiska právní úpravy přepravních smluv ve Spolkové republice Německo .....	38
5. 2. 3. Komparace právní úpravy přepravních smluv v ČR a v SRN, která doplňuje ustanovení Úmluvy CMR u vybraných otázek .....	40
6. Závěr.....	49
6. 1. Zhodnocení významu kolizního práva .....	49
6. 2. Zhodnocení významu vnitrostátního hmotného práva a výsledek komparace.....	50
6. 3. Zhodnocení významu a dostatečnosti Úmluvy CMR.....	51
Seznam použitých zdrojů.....	52
Literatura .....	52
Odborné články .....	53
Internetové zdroje .....	54
Judikatura .....	54
Právní předpisy .....	55
Historické verze.....	57
Abstrakt .....	58
Abstract.....	59

## Seznam použitých zkratk

<b>BGB</b>	Německý občanský zákoník (Bürgerliches Gesetzbuch)
<b>Dohoda AETR</b>	Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě
<b>EGBGB</b>	Německý úvodní zákon k občanskému zákoníku (Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuche)
<b>GG</b>	Německá Ústava (Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland)
<b>HGB</b>	Německý obchodní zákoník (Handelsgesetzbuch)
<b>Nařízení Řím I:</b>	Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008 ze dne 17. června 2008 o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy
<b>OZ</b>	Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník
<b>Římská úmluva</b>	Římská úmluva o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy
<b>Úmluva ADR</b>	Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí
<b>Úmluva ATP</b>	Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy
<b>Úmluva CMR</b>	Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě

**Úmluva TIR**

Celní úmluva o mezinárodní přepravě zboží na  
podkladě karnetů TIR

**ZMPS**

Zákon č. 91/2012 Sb., z. o mezinárodním právu  
soukromém



# 1. Úvod

Mezinárodní přeprava zboží v silniční nákladní dopravě je významnou součástí mezinárodního obchodu. Obecně se jedná o jednu z hospodářských oblastí, u které se očekává v následujících letech vysoká míra růstu v globálním měřítku. Důvodem je mimo jiné stále hlubší spolupráce a dělba práce na mezinárodní úrovni.<sup>1</sup> Proto je důležité věnovat této problematice pozornost.

Klíčovým právním předpisem v oblasti mezinárodní přepravy zboží v silniční dopravě je Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (dále jen Úmluva CMR).<sup>2</sup> S ohledem na vnější meze této úmluvy lze vymezit, že Úmluva CMR dopadá na situace vyplývající z právních vztahů s mezinárodním prvkem, které byly založeny přepravní smlouvou.

Úmluva CMR však neupravuje všechny otázky, které se této problematiky dotýkají. Proto bude nutné hledat další relevantní právní úpravu, jejíž aplikace bude přicházet v úvahu. Zejména bude nutné zjistit, jaký národní právní řád bude použitelný, přičemž při zjišťování této skutečnosti bude potřeba vycházet z norem kolizního práva.

Tato práce si klade za cíl především prozkoumat otázku, jaký má současná právní úprava obsažená v Úmluvě CMR význam a zda je dostačující, popř. jak by bylo vhodné ji doplnit. Předmětem zkoumání bude také význam kolizního práva, který přímo souvisí s vnitřními mezemi Úmluvy CMR, tedy s otázkami, na které tato úmluva nedopadá. Bude pojednáno o konkrétních kolizních normách, které bude nutné použít ve vymezených případech, a bude také vysvětleno, jak pomocí těchto norem určit rozhodné právo.

Práce se zaměří konkrétně na přepravní smlouvy uzavírané mezi podnikateli z České republiky na jedné straně a podnikateli ze Spolkové republiky Německo na straně druhé. Česká republika a Spolková republika Německo jsou sousedními zeměmi a významnými obchodními partnery<sup>3</sup>, proto je důležité zabývat se právními vztahy, které vznikají právě v rámci spolupráce podnikatelů z obou těchto zemí. Tato práce se pokusí nalézt vhodné řešení pro určení rozhodného práva při uzavírání smluv s mezinárodním prvkem s vazbou na české či německé právo a upozornit na případné rozdíly ve vnitrostátních hmotněprávních úpravách, které by

---

<sup>1</sup> WIESKE, Thomas. *Transportrecht – schnell erfasst*, 4. Aufl. Springer Berlin, 2019, s. 2.

<sup>2</sup> Vyhláška č. 11/1975 Sb., Vyhláška ministra zahraničních věcí o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR).

<sup>3</sup> Konkrétní data ČSÚ k pohybu zboží přes hranice jsou dostupná online na <https://apl.czso.cz/pll/stazo/STAZO.STAZO> [19. 3. 2021].

mohly mít na smluvní vztah dopad. Dále se pokusí nalézt odpověď na otázku, lze-li doporučit smluvním stranám konkrétní rozhodné právo, dle kterého by se měl jejich smluvní vztah řídit.

Kromě toho se tato práce pokusí zhodnotit význam vnitrostátního hmotného práva v oblasti úpravy silniční nákladní dopravy, což bude přímo souviset s posouzením komplexnosti Úmluvy CMR, neboť užití vnitrostátního práva bude přicházet v úvahu až v případech, na které ustanovení Úmluvy CMR a případně ani jiné relevantní mezinárodní smlouvy nedopadají.

Aby bylo možné nalézt odpovědi na výše položené výzkumné otázky, představí tato práce relevantní mezinárodní, unijní i vnitrostátní právní úpravu kolizního i hmotněprávního charakteru. Práce také vymezí otázky, které Úmluva CMR neřeší, přičemž zejména u této problematiky bude nutné vycházet ze zahraniční odborné literatury, neboť česká odborná literatura se těmito otázkami nezabývá. Vybrané otázky budou následně posouzeny z pohledu české a německé národní právní úpravy a nalezená řešení budou porovnána.

Tato práce je členěna do šesti kapitol. Pro její sepsání bylo nezbytné pracovat s vnitrostátní i zahraniční odbornou literaturou, přičemž klíčovou roli hrála odborná literatura německá. Využíváno bylo zejména analytické a deskriptivní metody pro poskytnutí teoretických východisek a přehledu relevantní právní úpravy a komparační metody pro porovnání české a německé právní úpravy.

## **2. Přehled relevantních právních předpisů nadnárodní úrovně**

V této kapitole bude představen přehled relevantních právních předpisů nadnárodní úrovně, které se zabývají hmotněprávními otázkami v silniční nákladní přepravě, a to především takovými, které vyplývají z právních vztahů založených přepravní smlouvou. Přepravní smlouvou se přitom v této práci rozumí přepravní smlouva ve smyslu přepravy zásilek<sup>4</sup> (nikoli osob) za úplatu. Nadnárodní úprava bude posuzována v kontextu mezinárodního práva soukromého. Právní předpisy budou rozděleny dle svého původu, základní kritérium přitom bude, zda vznikly v rámci nebo mimo rámec Evropské unie. Dále bude stručně vysvětlen vztah českého a německého právního řádu k těmto nadnárodním předpisům.

---

<sup>4</sup> Pojem *zásilka* v souladu s terminologií Úmluvy CMR, odpovídá pojmu *věc* v souladu s terminologií OZ.

## **2. 1. Kontext mezinárodního práva soukromého a nadnárodní úpravy**

Ve smluvních vztazích s mezinárodním prvkem je vždy nezbytné zohlednit právní úpravu na několika úrovních. Normy mezinárodního práva soukromého existují v podobě norem obsažených v mezinárodních smlouvách, norem práva Evropské unie a norem vnitrostátního původu.<sup>5</sup>

Důležité je rozlišovat i mezi druhy norem mezinárodního práva soukromého, zejména mezi normami přímými a kolizními, přičemž v této kapitole bude pojednáno o normách přímých, tedy o normách bezprostředně upravujících hmotněprávní práva a povinnosti účastníků soukromoprávního vztahu s mezinárodním prvkem.<sup>6</sup> Pro přímé normy je typické, že jsou mezinárodního původu, což se potvrzuje i u právní úpravy vztahů vyplývajících z přepravních smluv. Tato kapitola představí přehled základních právních předpisů obsahujících přímé normy, které dopadají právě na úpravu vztahů vyplývajících z přepravních smluv.

Kolizním normám, které odkazují v případě kolize právních řádů na konkrétní právní řád, který je nutné aplikovat, bude věnována pozornost v kapitole 4. této práce. Dalšími druhy norem jsou věcné normy mezinárodního práva soukromého a normy mezinárodního práva procesního. Věcné normy upravují stejně jako přímé normy hmotněprávní práva a povinnosti účastníků právního vztahu, nicméně ne přímo, ale až odkáže-li na ně kolizní norma.<sup>7</sup> Těm bude věnována kapitola 5. této práce. Pro pojednání o normách mezinárodního práva procesního, které jsou neméně významné ve vztahu k problematice právních vztahů s mezinárodním prvkem vyplývajících z přepravních smluv v této práci není prostor, ty proto zůstanou opomenuty, resp. budou zmíněny jen okrajově.

## **2. 2. Přímé normy v právních předpisech nadnárodní úrovně**

### **2. 2. 1. Mezinárodní smlouvy uzavřené mimo rámec Evropské unie**

Pro mezinárodní silniční přepravu zásilek je klíčovým pramenem na mezinárodní úrovni především Úmluva CMR. Jedná se o úmluvu obsahující převážně přímé normy mezinárodního práva soukromého.<sup>8</sup> Úmluva CMR byla uzavřena v Ženevě roku 1956<sup>9</sup> a svou platností se

---

<sup>5</sup> Srov. MALACKA, Michal, RYŠAVÝ, Lukáš. *Mezinárodní právo soukromé: základy obecné a zvláštní části*. Praha: Leges, 2018, s. 81.

<sup>6</sup> KUČERA, Zdeněk. *Mezinárodní právo soukromé*. 7., opr. a dopl. vyd. Brno: Doplněk, 2009. s. 27.

<sup>7</sup> Tamtéž. s. 27, 28.

<sup>8</sup> V Úmluvě CMR lze však nalézt i normy kolizního práva (k tomu více v kapitole č. 4 této práce), jakož i normy procesní.

<sup>9</sup> Vyhláška č. 11/1975 Sb., vyhláška ministra zahraničních věcí o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR).

„vztahuje na každou smlouvu o přepravě zásilky za úplatu silničním vozidlem, jestliže místo nakládky či místo vykládky (resp. předpokládané místo vykládky) leží ve dvou různých státech, z nichž alespoň jeden je signatářem této Úmluvy.“<sup>10</sup> Jedná se o zásadní dokument, o jehož významu bude pojednáno níže a který je zároveň východiskem této práce.

Na mezinárodní úrovni nelze kromě Úmluvy CMR opomenout také další dvě úmluvy, jejichž použitelnost je však omezená, neboť se vztahují na přepravu specifického zboží. Jedná se o Evropskou dohodu o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (dále jen Úmluva ADR)<sup>11</sup> a o Dohodu o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy (dále jen Úmluva ATP).<sup>12</sup>

Úmluva ADR upravuje „podmínky přepravy nebezpečného nákladu a stanovuje a třídí nebezpečné látky a předměty podle jejich nebezpečných vlastností, stanovuje podmínky pro jejich přepravu, balení a značení a předepisuje používání a vyplňování stanovených dokladů.“<sup>13</sup> Úmluva ATP „upravuje specializované dopravní a přepravní prostředky a jejich použití pro mezinárodní přepravy určitých zkazitelných potravin.“<sup>14</sup>

Dále lze zmínit Celní úmluvu (dále jen Úmluva TIR)<sup>15</sup>, jakož i Evropskou dohodu o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (dále jen Dohoda AETR).<sup>16</sup>

## **2. 2. 2. Přímé normy mezinárodního práva soukromého vyplývající z práva Evropské unie**

Silniční přepravě věcí se věnují i některé právní předpisy, které vznikly v rámci legislativní činnosti Evropské unie, resp. Evropského společenství. Za zmínku stojí především nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 ze dne 21. října 2009, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele

---

<sup>10</sup> Čl. 1 odst. 1 Úmluvy CMR; srov. ROUBAL, Tomáš. *Úmluva CMR a odpovědnost mezinárodního silničního dopravce za přepravovanou zásilku*. Praha: Verlag Dashöfer, 2015, s. 52.

<sup>11</sup> Vyhláška č. 64/1987 Sb., vyhláška ministra zahraničních věcí o Evropské dohodě o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR).

<sup>12</sup> Sdělení č. 28/2010 Sb. m. s. Sdělení Ministerstva zahraničních věcí, kterým se vyhláší nové úplné znění Dohody o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a o specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy (ATP).

<sup>13</sup> HRÁDEK, Jiří. *Smlouvy o přepravě v občanském zákoníku: komentář*. V Praze: C.H. Beck, 2017, xii, Beckovy komentáře, s. 81.

<sup>14</sup> Tamtéž, s. 81.

<sup>15</sup> Sdělení č. 61/2008 Sb. m. s. Sdělení Ministerstva zahraničních věcí, kterým se nahrazuje vyhláška ministra zahraničních věcí č. 144/1982 Sb., o Celní úmluvě o mezinárodní přepravě zboží na podkladě karnetů TIR (Úmluva TIR).

<sup>16</sup> Sdělení č. 62/2010 Sb. m. s. Sdělení Ministerstva zahraničních věcí, kterým se nahrazují sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 108/1976 Sb., č. 82/1984 Sb. a č. 80/1994 Sb., o vyhlášení přijetí změn a dodatků Evropské dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR).

v silniční dopravě<sup>17</sup>, nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy<sup>18</sup> a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85.<sup>19</sup>

## **2. 3. Vztah nadnárodní právní úpravy k vnitrostátnímu právnímu řádu České republiky a Spolkové republiky Německo**

### **2. 3. 1. Vztah mezinárodních smluv k vnitrostátnímu právnímu řádu České republiky a Spolkové republiky Německo**

Skutečnost, že jsou mezinárodní smlouvy součástí českého právního řádu, vyplývá z Ústavy ČR. Čl. 10 Ústavy ČR stanovuje, že součástí právního řádu jsou vyhlášené mezinárodní smlouvy, k jejichž ratifikaci dal Parlament souhlas a jimiž je Česká republika vázána. Tento článek určuje zároveň postavení takovýchto smluv tím, že říká, že stanoví-li mezinárodní smlouva něco jiného než zákon, použije se mezinárodní smlouva.<sup>20</sup> Mezinárodní smlouva nemá vyšší právní sílu než zákony, ale má aplikační přednost.<sup>21</sup>

Ustanovením v německém právním řádu, které umožňuje vtáhnout mezinárodní smlouvy do národního právního řádu Spolkové republiky Německo je čl. 59 odst. 2 německé Ústavy (Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland, dále jen GG<sup>22</sup>).<sup>23</sup> Jedná-li se o mezinárodní smlouvu, která upravuje politické vztahy země nebo otázky z oblasti, která spadá do působnosti spolkového zákonodárství, bude nutný souhlas spolkových zákonodárných orgánů ve formě zákona.<sup>24</sup>

---

<sup>17</sup> Úř. věst. EU L 300, 14.11.2009, s. 51.

<sup>18</sup> Úř. věst. EU L 300, 14.11.2009, s. 72.

<sup>19</sup> Úř. věst. EU L 102, 11.04.2006, s. 1.

<sup>20</sup> Čl. 10 Ústavy ČR.

<sup>21</sup> Srov. ROUBAL, Tomáš. *Úmluva CMR a odpovědnost mezinárodního silničního dopravce za přepravovanou zásilku*. Praha: Verlag Dashöfer, 2015, s. 52; HRÁDEK, Jiří. *Smlouvy o přepravě v občanském zákoníku: komentář*. V Praze: C.H. Beck, 2017, xii, Beckovy komentáře. s. 81.

<sup>22</sup> Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland, BGBl. Teil III, n. 100-1, zuletzt geändert durch Artikel 1 u. 2 Satz 2 des Gesetzes vom 29. September 2020 (BGBl. I S. 2048).

<sup>23</sup> BMI (Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat). *Völkerrechtliche Verträge* [online]. [cit. 19. 2. 2021].

<sup>24</sup> Čl. 59 odst. 2 věta 1. GG; souhlas s přistoupením k Úmluvě CMR: Gesetz zu dem Übereinkommen vom 19. Mai 1956 über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR).

### 2. 3. 2. Vztah práva Evropské unie k vnitrostátnímu právnímu řádu České republiky a Spolkové republiky Německo

Za základ působení práva Evropské unie v České republice je považován čl. 10a Ústavy, který umožňuje přenos pravomocí na mezinárodní organizaci nebo instituci.<sup>25</sup> Na základě tohoto článku došlo k přenosu pravomocí na Evropskou unii a tím se Česká republika zavázala respektovat účinky práva vytvářeného institucemi Evropské unie při výkonu těchto pravomocí, které na ni byly přeneseny.<sup>26</sup>

Ústavní základ pro působení práva Evropské unie ve Spolkové republice Německo představuje čl. 23 GG. Na základě tohoto ustanovení se německý právní řád otevírá právu Evropské unie, a to nejen primárnímu, ale i sekundárnímu právu Evropské unie.<sup>27</sup>

## 3. Úmluva CMR

Jak již bylo zmíněno, Úmluva CMR je zásadním dokumentem v mezinárodní silniční přepravě zásilek na mezinárodní úrovni, proto jí je věnována celá kapitola této práce. Úmluva CMR je svou právní povahou mezinárodní smlouvou mezinárodního práva veřejného. Upravuje mezinárodní silniční nákladní dopravu. Po ratifikaci se tato úmluva roku 1956 stala závaznou součástí německého právního řádu,<sup>28</sup> v roce 1974 závaznou součástí právního řádu českého.<sup>29</sup> V čl. 1 a 2 si Úmluva CMR sama stanovuje rozsah platnosti. Dokud její ustanovení dopadají na konkrétní situace a jsou použitelná, nelze přistoupit k obvyklým zásadám a postupům mezinárodního práva soukromého a smluvní státy jsou povinny aplikovat ustanovení této úmluvy bezprostředně.<sup>30</sup> Závazné znění Úmluvy CMR je v anglickém a francouzském jazyce.<sup>31</sup> K Úmluvě CMR existují také dva dodatkové protokoly. Poslední z nich byl přijat 20. února 2008 v Ženevě a týká se elektronického nákladního listu.<sup>32</sup>

---

<sup>25</sup> Čl. 10a odst. 1 Ústavy.

<sup>26</sup> Srov. např. KLÍMA, Karel. *Komentář k Ústavě a Listině*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2005, s. 108.

<sup>27</sup> MAUNZ, Theodor, DÜRIG, Günter. *Grundgesetz – Kommentar*; Loseblatt. In 7 Leinenordnern, 92. Auflage. C.H.Beck, 2020, komentář k čl. 23 (bod 17).

<sup>28</sup> Německý zákon z 19. 5. 1956 k Úmluvě CMR (Gesetz vom 19.Mai 1956 zu dem Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Strßengüterverkehr (CMR) vom 16.8.1961, BGBl II 1961, 119); srov. STAUB, Hermann. *Handelsgesetzbuch: HGB, Band 14: CMR*, 5. völlig neu bearbeitete Auflage. De Gruyter 2017, s. 48.

<sup>29</sup> Vyhláška č. 11/1975 Sb. ministra zahraničních věcí ze dne 27. listopadu 1974.

<sup>30</sup> STAUB, Hermann. *Handelsgesetzbuch: HGB, Band 14: CMR*, 5. völlig neu bearbeitete Auflage. De Gruyter 2017, s. 49.

<sup>31</sup> STAUB, Hermann. *Handelsgesetzbuch: HGB, Band 14: CMR*, 5. völlig neu bearbeitete Auflage. De Gruyter 2017, s. 52.

<sup>32</sup> Sdělení č. 66/2011 Sb. m. s. Sdělení Ministerstva zahraničních věcí o přístupu České republiky k Dodatkovému protokolu k Úmluvě o přepravní smlouvě.

V rámci této kapitoly bude stručně vymezena působnost Úmluvy CMR a její předmět. Dále bude pojednáno o významu této úmluvy.

### 3. 1. Působnost Úmluvy CMR

#### 3. 1. 1. Věcná působnost

Úmluva CMR upravuje pravidla pro přepravu zboží, a to konkrétně pokud se jedná o přepravu silničním vozidlem za úplatu a zároveň pokud místo odeslání nebo místo určení leží v odlišných zemích, přičemž alespoň jedna z těchto zemí je členským státem Úmluvy CMR.<sup>33</sup> Článek 1 odstavec 1 Úmluvy CMR také podotýká, že toto platí bez ohledu na trvalé bydliště a státní občanství stran. Silničním vozidlem ve smyslu Úmluvy CMR se rozumějí „*motorová vozidla, návěsové soupravy, přívěsy a návěsy, jak jsou definovány v článku 4 Úmluvy o silničním provozu ze dne 19. září 1949.*“<sup>34</sup>

Úmluva CMR ze své věcné působnosti výslovně vyjímá „*přepravy prováděné v rámci mezinárodních poštovních úmluv, přepravy mrtvol, přepravy stěhovaných svršků.*“<sup>35</sup>

Přeprava balíků a dopisů poštou se řídí samostatnými mezinárodními úmluvami.<sup>36</sup> Co se týče přepravy mrtvol, omezení přepravy trvají do doby, dokud mají lidské pozůstatky ještě povahu mrtvoly. Poté jsou již schopné běžné přepravy a tato omezení na ně dále neplatí (př. archeologické nálezy).<sup>37</sup> Svršky se rozumí „*věci, jež náleží v určitém místě určitému člověku za účelem jeho existence, tedy k bydlení, práci, zábavě, sportu, přičemž tyto věci mají být přemístěny do jiného místa za účelem jejich stejného použití.*“<sup>38</sup> U tohoto posledního bodu se však praxe potýká s výkladovými nejasnostmi.<sup>39</sup>

Úmluva CMR může dopadat i na multimodální přepravu, konkrétně na situace, kdy je vozidlo v některém úseku dopravní cesty přepravováno po moři, po železnici, po vnitrozemské vodní cestě nebo vzduchem. V takovýchto případech, nebyla-li zásilka přeložena,<sup>40</sup> se Úmluva

<sup>33</sup> Čl. 1 odst. 1 Úmluvy CMR.

<sup>34</sup> Čl. 1 odst. 2 Úmluvy CMR.

<sup>35</sup> Čl. 1 odst. 4 Úmluvy CMR.

<sup>36</sup> Srov. Ústava Světové poštovní unie (platná k 1.1.1966), Světová poštovní úmluva (platná k 1. 1. 1991), Ujednání o poštovních balících (platné k 1. 1. 1991).

<sup>37</sup> SEDLÁČEK, Pavel. *Úmluva CMR: (komentář): mezinárodní silniční nákladní doprava: soudní rozhodnutí: výklad jednotlivých ustanovení*. Praha: VOX, 2009, s. 49.

<sup>38</sup> Tamtéž, s. 49.

<sup>39</sup> Tamtéž, s. 49.

<sup>40</sup> S výjimkou případů uvedených v čl. 14 Úmluvy CMR; více k zákazu přeložení např. JESSER-HUß, Helga. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch: HGB, Band 7: Transportrecht: §§ 407-619. 4. Aufl.* München: C. H. Beck, 2020, CMR, Art. 2, Rn. 7-9.

CMR vztahuje na celou přepravu.<sup>41</sup> Jedná se o případy předvídané v čl. 2 Úmluvy CMR, na jiné případy multimodální přepravy se Úmluva CMR bezprostředně nevztahuje.<sup>42</sup>

Úmluva CMR však bez dalšího nedopadá na kabotáž, tedy vnitrostátní dopravu zahraničním dopravcem. V těchto případech není splněna podmínka vyplývající z čl. 1 odst. 1 Úmluvy CMR (místo převzetí zásilky a předpokládané místo jejího dodání neleží ve dvou různých státech, nýbrž jen v jednom státě).<sup>43</sup>

### 3. 1. 2. Místní působnost

Co se týče místní působnosti Úmluvy CMR, zkoumají soudy smluvních států jen to, zda buď místo převzetí zásilky nebo místo dodání předvídané v přepravní smlouvě leží v jednom ze smluvních států Úmluvy CMR.<sup>44</sup>

Spolková republika Německo a Česká republika jsou společně s ostatními státy Evropské unie i dalšími mimoevropskými státy smluvními stranami Úmluvy CMR.<sup>45</sup>

### 3. 1. 3. Časová působnost

Úmluva CMR vstoupila v platnost 2. července 1961. V roce 1978 byla změněna Protokolem, jímž se pro účely výpočtu náhrady škody zavádí používání fiktivní měnové jednotky Special Drawing Rights<sup>46</sup> a v roce 2008 Protokolem, který se týká elektronického nákladního listu.<sup>47</sup> Pro smluvní státy, které k protokolům nepřistoupily, platí stále původní

---

<sup>41</sup> Čl. 2 Úmluvy CMR.

<sup>42</sup> HOPT, Klaus J., MERKT, Hanno, BAUMBACH, Adolf. *Handelsgesetzbuch mit GmbH & Co., Handelsklauseln, Bank- und Börsenrecht, Transportrecht (ohne Seerecht)*. 40. neubearb. Aufl. München: C.H. Beck, 2021, CMR, Art. 1, Rn. 1.; více k problematice multimodální přepravy např. JESSER-HUß, Helga. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch: HGB, Band 7: Transportrecht: §§ 407-619*. 4. Aufl. München: C. H. Beck, 2020, CMR, Art. 2, Rn. 17-23.

<sup>43</sup> Probíhá-li však kabotáž na území Německa či České republiky, použijí se ustanovení Úmluvy CMR, protože národní zákonodárci rozšířili použitelnost Úmluvy CMR i na vnitrostátní dopravu.

<sup>44</sup> STAUB, Hermann. *Handelsgesetzbuch: HGB, Band 14: CMR*, 5. völlig neu bearbeitete Auflage. De Gruyter 2017, s. 72.

<sup>45</sup> Úmluva CMR platí v dnešní době v těchto státech: Albánie, Arménie, Rakousko, Ázerbájdžán, Bělorusko, Belgie, Bosna a Hercegovina, Bulharsko, Chorvatsko, Kypr, Česká republika, Dánsko, Estonsko, Finsko, Francie, Gruzie, Německo, Řecko, Maďarsko, Írán, Irsko, Itálie, Jordánsko, Kazachstán, Kyrgyzstán, Lotyšsko, Libanon, Litva, Lucembursko, Malta, Mongolsko, Černá Hora, Maroko, Nizozemsko, Norsko, Polsko, Portugalsko, Moldavsko, Rumunsko, Ruská federace, Srbsko, Slovensko, Slovinsko, Španělsko, Švédsko, Švýcarsko, Švédsko, Arabská republika, Tádžikistán, Republika Severní Makedonie, Tunisko, Turecko, Turkmenistán, Ukrajina, Spojené království Velké Británie a Severního Irska, Uzbekistán. – převzato z: STAUB. *Handelsgesetzbuch: HGB, Band 14: CMR*, 5. völlig neu bearbeitete Auflage. De Gruyter 2017, s. 54, 55.

<sup>46</sup> Publikován pod č. 108/2006 Sb. m. s.

<sup>47</sup> Publikován pod č. 66/2011 Sb. m. s.



znění Úmluvy CMR.<sup>48</sup> Německo ratifikovalo Úmluvu CMR již roku 1956,<sup>49</sup> v roce 1974 se Úmluva stala součástí i právního řádu českého.<sup>50</sup> Obě tyto země přistoupily i k oběma dodatkovým protokolům.<sup>51</sup>

### 3. 1. 4. Osobní působnost

Ustanovení Úmluvy CMR dopadají na smluvní strany přepravní smlouvy, která byla vymezena v rámci věcné působnosti. Smluvními stranami mohou být fyzické i právnické osoby. Úmluva CMR se uplatní i v případech, jsou-li přepravy, na které se vztahuje, prováděny přímo státy nebo státními institucemi anebo státními organizacemi.<sup>52</sup>

## 3. 2. Předmět úpravy Úmluvy CMR

Úmluva CMR upravuje tyto oblasti:

- „právní povahu a obsahové náležitosti nákladního listu,
- evidenční kontrolu zásilky dopravcem na nakládce,
- překážky v průběhu přepravy zásilky a při jejím vydání příjemci,
- odpovědnost dopravce za poškození a ztrátu zásilky a za překročení dodací lhůty, včetně důkazního režimu a možnosti vyvinění dopravce z odpovědnosti,
- rozsah náhradové povinnosti dopravce v případě jeho odpovědnosti za škodu,
- reklamační postupy a mezinárodní soudní příslušnost,
- odpovědnost odesílatele a dopravce v některých vybraných případech,
- promlčení nároků z přepravní smlouvy.“<sup>53</sup>

Jedná se o velmi důležité otázky přepravního práva, nicméně se nejedná o otázky všechny. To, čemu se Úmluva CMR nevěnuje, co má však ale pro právní vztahy vyplývající z přepravní smlouvy také velký význam, bude rozebráno v následujících kapitolách.

## 3. 3. Význam Úmluvy CMR

Důležité je zdůraznit, že se jedná o úpravu mezinárodního práva veřejného, která však obsahuje zejména hmotněprávní normy práva civilního. Úmluva však neupravuje samotnou

---

<sup>48</sup> Př. Kazachstán, Tadžikistan.

<sup>49</sup> Německý zákon z 19. 5. 1956 k Úmluvě CMR (Gesetz vom 19.Mai 1956 zu dem Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Strßengüterverkehr (CMR) vom 16.8.1961, BGBl II 1961, 119); srov. STAUB, Hermann. *Handelsgesetzbuch: HGB, Band 14: CMR*, 5. völlig neu bearbeitete Auflage. De Gruyter 2017, s. 48.

<sup>50</sup> Vyhláška 11/1975 Sb. ministra zahraničních věcí ze dne 27. listopadu 1974.

<sup>51</sup> STAUB, Hermann. *Handelsgesetzbuch: HGB, Band 14: CMR*, 5. völlig neu bearbeitete Auflage. De Gruyter 2017, s. 54, 55.

<sup>52</sup> Čl. 1 odst. 3 Úmluvy CMR.

<sup>53</sup> KROFTA, Jiří. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. Praha: Leges, 2009, s. 20.

přepravní smlouvu. Předpokládá, že tato bude uzavřena v souladu s příslušnými národními právními řády.<sup>54</sup> Tak je tomu i u některých dalších vztahů vyplývajících z přepravní smlouvy. Úmluva CMR tedy není zcela vyčerpávající a komplexní úpravou, nejdůležitějším otázkám se nicméně věnuje.<sup>55</sup>

Význam Úmluvy CMR spočívá především v její kogentnosti.<sup>56</sup> Vztahy, na které dopadá, jsou totiž upraveny zpravidla donucujícím způsobem a strany přepravní smlouvy tak musejí dodržovat pravidla v Úmluvě CMR stanovená. Pokud by se smluvní strany od právního režimu Úmluvy CMR některými ujednáními odchýlily, způsobilo by to neplatnost těchto smluvních ujednání, nikoli však neplatnost celé smlouvy.<sup>57</sup> Kogentní povaha ustanovení Úmluvy CMR vyplývá z čl. 41 Úmluvy CMR, který stanovuje: „*Všechna ujednání, která se přímo nebo nepřímo odchylují od ustanovení této Úmluvy, jsou s výjimkou čl. 40 neplatná a právně neúčinná. Neplatnost takových ujednání nemá za následek neplatnost ostatních ustanovení smlouvy.*“<sup>58</sup>

Účelem vzniku tohoto ustanovení byla zejména snaha zabránit konkurenčnímu tlaku větších podniků vůči podnikům menším, který by mohl vzniknout na základě toho, že větší podniky by využívaly svého hospodářského postavení k tomu, aby ve prospěch svých zákazníků nabízely širší odpovědnost a tím lepší smluvní podmínky.<sup>59</sup> Lze říci, že čl. 41 Úmluvy CMR obecně zvyšuje celkový význam Úmluvy CMR.

Význam Úmluvy CMR spočívá dále v rozsahu úpravy právních vztahů vyplývajících z přepravní smlouvy, jakož i ve specifikaci listin rozhodných pro přepravu věci.<sup>60</sup> I když se nejedná o úpravu komplexní, jedná se o úpravu poměrně širokou. Úmluva CMR je dále důležitým právním předpisem i z pohledu kolizního práva, této problematice bude věnován prostor v následující kapitole. Dále Úmluva CMR obsahuje i několik ustanovení procesního charakteru.<sup>61</sup>

---

<sup>54</sup> SEDLÁČEK, Pavel. *Úmluva CMR: (komentář): mezinárodní silniční nákladní doprava: soudní rozhodnutí: výklad jednotlivých ustanovení*. Praha: VOX, 2009, s. 21.

<sup>55</sup> KOLLER, Ingo. *Transportrecht : Kommentar zu Land-, Luft- und Binnengewässertransport von Gütern, Spedition und Lagergeschäft*, 10. völlig neubearb. Aufl.: C.H. Beck, 2020, s. 1022.

<sup>56</sup> Srov. ROUBAL, Tomáš. *Úmluva CMR a odpovědnost mezinárodního silničního dopravce za přepravovanou zásilku*. Praha: Verlag Dashöfer, 2015. s. 52.

<sup>57</sup> Srov. KROFTA, Jiří. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. Praha: Leges, 2009, s. 20.

<sup>58</sup> Čl. 41 odst. 1 Úmluvy CMR.

<sup>59</sup> FERRARI, Franco a kol. *Internationales Vertragsrecht: Rom I-VO, CISG, CMR, FactÜ: Kommentar*. 3. Auflage. München: C.H. Beck, 2018, xlii, s. 1592, 1593.

<sup>60</sup> HRÁDEK, Jiří. *Smlouvy o přepravě v občanském zákoníku: komentář*. V Praze: C.H. Beck, 2017, xii. Beckovy komentáře, s. 81.

<sup>61</sup> Např. čl. 29, 31, čl. 33 Úmluvy CMR

Význam Úmluvy CMR je v neposlední řadě posílen také skutečností, že některé země rozšířily platnost této úmluvy na vnitrostátní přepravu. Stejně tak učinila i Česká republika<sup>62</sup> a Spolková republika Německo.<sup>63</sup> Nelze opomenout také nebývalou stabilitu Úmluvy CMR, která svědčí o kvalitě této úmluvy.

#### 4. Určení rozhodného práva pomocí kolizního práva

Vzhledem k tomu, že, jak již bylo řečeno, Úmluva CMR není vyčerpávající úpravou právních vztahů vyplývajících z přepravní smlouvy, je nezbytné zabývat se otázkou, jaké právní předpisy se aplikují na právní poměry, na které Úmluva CMR nedopadá (ať již v pozitivním nebo negativním smyslu). Neuplatní-li se ani jiná mezinárodní smlouva, bude nutné zjistit, které národní právo je nutné použít.

Následně bude třeba přistoupit k řešení, které nabízejí právě tyto národní právní řády států smluvních stran, popř. jiné zvolené právní řády.<sup>64</sup> Vzhledem ke komplexnosti problematiky se tato práce zaměří na konkrétní případ smluvního vztahu mezi českou a německou smluvní stranou, přičemž klíčovými právními řády bude právní řád České republiky a Spolkové republiky Německo, na jejichž příkladě bude ukázán postup určení rozhodného práva a také to, k jakým toto určení povede následkům.

Zásadními prameny kolizního práva budou v tomto případě evropské nařízení Řím I o právu rozhodném pro smluvní závazkové poměry<sup>65</sup> (dále jen Řím I), Římská úmluva o právu rozhodném pro smluvní závazkové poměry<sup>66</sup> (dále jen Římská úmluva), český zákon č. 91/2012 Sb., z. o mezinárodním právu soukromém (dále jen ZMPS) a německý uvozovací zákon k občanskému zákoníku (Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuche, dále jen EGBGB).<sup>67</sup> Některé normy kolizního práva jsou rovněž upraveny v samotné Úmluvě CMR.<sup>68</sup> O jednotlivých pramenech bude v této práci pojednáno postupně, s výjimkou Úmluvy CMR, dle časové působnosti.

---

<sup>62</sup> §9a zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění zákona č. 304/2017 Sb.

<sup>63</sup> KOLLER, Ingo. *Transportrecht : Kommentar zu Land-, Luft- und Binnengewässertransport von Gütern...*, s. 1019.

<sup>64</sup> K volbě jiného právního řádu viz podkapitola č. 4. 2.

<sup>65</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008 ze dne 17. června 2008 o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy; úř. věst. EU L 177, 04.07.2008, s. 6.

<sup>66</sup> Úmluva o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy, otevřená k podpisu v Římě dne 19. června 1980; úř. věst. EU C 169, 08.07.2005, s.10.

<sup>67</sup> Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuche in der Fassung der Bekanntmachung vom 21.09.1994 (BGBl. I S. 2494, 1997 S. 1061) zuletzt geändert durch Gesetz vom 22.12.2020 (BGBl. I S. 3328).

<sup>68</sup> Srov. KOLLER, Ingo. *Transportrecht : Kommentar zu Land-, Luft- und Binnengewässertransport von Gütern...*, s. 1019.

Všechny tyto právní předpisy obsahují mimo jiné tzv. kolizní normy, tedy normy, které určují, jaký z dotčených právních řádů se aplikuje na soukromoprávní vztah s mezinárodním prvkem. Tyto normy mají velký význam z hlediska zákonnosti a právní jistoty, protože stanovují pevná pravidla pro určení rozhodného práva. Kolizní normy se omezují pouze na toto určení rozhodného práva, práva a povinnosti stran právního vztahu dále již věcně neupravují. Obsah práv a povinností účastníků se zjistí až z věcných norem právního řádu, na který kolizní normy odkázaly.<sup>69</sup>

#### 4. 1. Kolizní normy v Úmluvě CMR

Ačkoli se v případě Úmluvy CMR nejedná primárně o právní předpis kolizního práva, je třeba upozornit na to, že samotná Úmluva CMR normy kolizního práva obsahuje, a to normy zcela zásadní. Úmluva CMR má totiž ve vztahu k ostatním ustanovením kolizního práva (zejména článkům 3 a násl. nařízení Řím I) status *lex specialis*, který plyne především z kogentního charakteru Úmluvy CMR.<sup>70</sup> Všechny ostatní normy kolizního práva vyplývající z právních předpisů přicházejí v úvahu jen u otázek, které Úmluva CMR neupravuje.<sup>71</sup>

Za kolizní normu je některými autory považován čl. 1. odst. 1 Úmluvy CMR.<sup>72</sup> Toto ustanovení nahlíží na smluvní státy Úmluvy CMR jako na celek, ve kterém má platit jednotné právo. Toto ustanovení vymezuje působnost Úmluvy CMR. Vzhledem k tomu, že jeden ze zásadních cílů jednotného práva je také eliminace nejistoty vyplývající z kolize právních řádů při řešení soukromoprávních vztahů s mezinárodním prvkem, nelze k vymezení oblasti působnosti Úmluvy CMR použít pravidla vnitrostátního mezinárodního práva soukromého.<sup>73</sup>

Na základě čl. 1 odst. 5 Úmluvy CMR se smluvní státy zavazují k tomu, že nebudou uzavírat zvláštní dohody, které by se od úmluvy odchylovaly.<sup>74</sup> Důvodem je, že každý smluvní stát má nárok na úplné užití Úmluvy CMR v každém dalším smluvním státě. V souladu s tím není možné uzavírat odchylná ujednání ani s nesmluvními státy. Aplikuje-li se však Úmluva CMR na základě toho, že v tomto nesmluvním státě se nachází místo převzetí zásilky či místo

---

<sup>69</sup> KUČERA, Zdeněk. *Mezinárodní právo soukromé*. 7., opr. a dopl. vyd. Brno: Doplněk, 2009, s. 23, 103.

<sup>70</sup> Srov. Čl. 25 nařízení Řím I.

<sup>71</sup> KOLLER, Ingo. *Transportrecht : Kommentar zu Land-, Luft- und Binnengewässertransport von Gütern...*, s. 1019.

<sup>72</sup> Tamtéž, s. 1019: „Die wichtigste Kollisionsnorm stellt der Art. 1 I CMR dar.“; Pozn. nejedná se nicméně o typickou kolizní normu.

<sup>73</sup> Tamtéž, s. 1019.

<sup>74</sup> Výjimka platí pro dohody, jimiž se vylučuje platnost Úmluvy pro pohraniční styk nebo jimiž se připouští u přepravních výkonů omezených pouze na jejich území použití náložního listu. (čl. 1 odst. 5 Úmluvy CMR).

určení a uzavřou-li smluvní státy takováto ujednání, tak se tato ujednání aplikují (a čl. 1 odst. 5 se v takovémto případě nepoužije).<sup>75</sup>

Dalšími kolizními normami jsou čl. 5 odst. 1 věta 2., čl. 16 odst. 5, čl. 29 odst. 1 a čl. 32 odst. 1 Úmluvy CMR.<sup>76</sup> V zásadě se jedná o ustanovení upravující zcela konkrétní situace.

Článek 5 Úmluvy CMR se týká vystavení nákladního listu a přikládá význam právnímu řádu, dle něhož je nákladní list vystaven. Z pohledu kolizního práva je relevantní věta 2., která zní: „Dovoluje-li to právní řád státu, ve kterém se nákladní list vystavuje, mohou být tyto podpisy vytištěny nebo nahrazeny razítky odesílatele a dopravce.“<sup>77</sup>

Článek 16 Úmluvy CMR dopadá na případy, kdy má dopravce možnost ihned složit zásilku a přerušit přepravu. Dopravce je oprávněn ve stanovených případech přistoupit k prodeji zásilky. Kolizní norma v čl. 16 odst. 5 Úmluvy CMR říká, že „postup při prodeji se řídí právním řádem nebo zvyklostmi místa, kde se zásilka nachází.“<sup>78</sup>

Článek 29 odst. 1 odkazuje pro konkrétní případ na právo soudu, který věc projednává a spojuje tím kolizní problematiku s problematikou procesní: „Dopravce se nemůže odvolávat na ustanovení této kapitoly, která vylučují nebo omezují jeho odpovědnost anebo přenášejí důkazní břemeno, byla-li škoda způsobena úmyslně nebo takovým jeho zaviněním, které se podle práva soudu, u něhož se právní věc projednává, považuje za rovnocenné úmyslu.“<sup>79</sup>

Na právo soudu, u něhož se právní věc projednává, odkazuje i čl. 32 odst. 1 Úmluvy CMR, který říká: „Nároky z přeprav, na něž se vztahuje tato Úmluva, se promlčují za jeden rok. V případě úmyslu nebo takového zavinění, které se podle práva soudu, u něhož se právní věc projednává, považuje za rovnocenné úmyslu.“<sup>80</sup>

Všechna zmíněná ustanovení je nutné při určování rozhodného práva zohlednit. Až v případě, když na daný skutkový stav nedopadají,<sup>81</sup> lze přikročit k aplikaci dalších norem kolizního práva.

---

<sup>75</sup> FERRARI, Franco a kol. *Internationales Vertragsrecht: Rom I-VO, CISG, CMR, FactÜ: Kommentar*. 3. Auflage. München: C.H. Beck, 2018, xlii, s. 1256.

<sup>76</sup> Srov. KOLLER, Ingo. *Transportrecht : Kommentar zu Land-, Luft- und Binnengewässertransport von Gütern ...*, s.1019.

<sup>77</sup> Čl. 5 odst. 1 věta 2. Úmluvy CMR.

<sup>78</sup> Čl. 16 odst. 5 Úmluvy CMR.

<sup>79</sup> Čl. 29 odst. 1 Úmluvy CMR.

<sup>80</sup> Čl. 32 odst. 1 Úmluvy CMR.

<sup>81</sup> Například když není zahájeno soudní řízení.

## 4. 2. Nařízení Řím I

V současné době je evropské nařízení Řím I centrálním pramenem práva na úrovni Evropské unie pro určení rozhodného práva pro smluvní závazkové poměry s mezinárodním prvkem. Nařízení navazuje na Římskou úmluvu a představuje unifikační nástroj kolizních norem.<sup>82</sup> Použije se na smlouvy uzavřené po 17. prosinci 2009<sup>83</sup> na všechny členské státy Evropské unie s výjimkou Dánska.<sup>84</sup>

Cílem nařízení je posílit právní jistotu v evropském právním prostoru stanovením předvídatelných a určitých kolizních norem, jakož i udržet a rozvíjet prostor svobody, bezpečnosti a práva v Evropské unii formou harmonizace kolizních norem v oblasti smluvních závazkových vztahů.<sup>85</sup>

Nařízení fakticky nahrazuje použitelnost jiných kolizních předpisů, konkrétně těch, které by se na daný případ použily, pokud by nařízení Řím I neexistovalo, a které jsou stále součástí právních řádů jednotlivých členských států.<sup>86</sup> Výjimku ze suspenzace účinků těchto jiných předpisů mezinárodního práva soukromého představují případy, kdy se jedná o kolizní normy, jejichž režim přednostní aplikace je upraven v čl. 25 odst. 1 nařízení Řím I.<sup>87</sup> V této souvislosti lze připomenout také aplikační přednost kolizních norem obsažených v Úmluvě CMR, které mají vůči tomuto nařízení povahu *lex specialis*.

Nařízení staví na stejných zásadách jako dříve Římská úmluva, zejména se jedná o zásadu volby rozhodného práva učiněné smluvními stranami, zásadu snahy o jasná pravidla pro případ absence této volby, zásadu ochrany slabší smluvní strany či zásadu maximální flexibility soudů.<sup>88</sup> Především první dvě zmíněná východiska se promítají i do úpravy určení rozhodného práva pro právní vztahy vyplývající z přepravní smlouvy.

---

<sup>82</sup> MALACKA, Michal, RYŠAVÝ, Lukáš. *Mezinárodní právo soukromé: základy obecné a zvláštní části*. Praha: Leges, 2018, s. 134.

<sup>83</sup> Čl. 28 odst. 1 nařízení Řím I.

<sup>84</sup> Bod č. 46 Preambule k nařízení Řím I.

<sup>85</sup> Bod č. 16 a bod č. 1 Preambule k nařízení Řím I.

<sup>86</sup> KUČERA, Václav. *Smluvní závazkové vztahy s mezinárodním prvkem* [online], EPRAVO.CZ, a.s. 1999 [cit. 19.02.2021]. Dostupné na <<https://www.epravo.cz/top/clanky/smluvni-zavazkove-vztahy-s-mezinarodnim-prvkem-98756.html>>

<sup>87</sup> BĚLOHLÁVEK, Alexander J. *Římská úmluva a Nařízení Řím I: komentář v širších souvislostech evropského a mezinárodního práva soukromého*: vydání k 17.12.2009. Praha, C.H. Beck, 2009, clxviii, s. 579.

<sup>88</sup> BĚLOHLÁVEK, Alexander J. *Římská úmluva a Nařízení Řím I...*, s. 19.

#### 4. 2. 1. Kolizní smluvní autonomie a univerzální použitelnost nařízení

Smluvním stranám je dán prostor pro volbu rozhodného práva. „*Smlouva se řídí právem, které si strany zvolí. Volba musí být vyjádřena výslovně nebo jasně vyplývat z ustanovení smlouvy nebo okolností případu.*“<sup>89</sup> Nutné je podotknout, že zvolené právo nemusí být právo ani jednoho státu těchto smluvních stran. Nemusí se jednat ani o právo některého z členských států Evropské unie.<sup>90</sup> Hovoříme tak o univerzální použitelnosti nařízení Řím I, která je dána při splnění daných podmínek.<sup>91</sup>

S univerzální použitelností nařízení souvisí také označení nařízení Řím I jako tzv. *loi uniforme*.<sup>92</sup> Nařízení má totiž roli jednotného kolizního práva, které může odkázat na základě skutkové stavu konkrétního případu i na právo třetího státu.<sup>93</sup>

Lze nicméně předpokládat, že smluví strany se v případě volby práva budou chtít držet národního práva jedné ze stran. Jiný právní pořádek by mohl být zvolen např. z důvodu požadavku neutrality a rovného postavení stran.

Naprostá smluvní volnost při výběru rozhodného práva platí, není-li nařízením Řím I stanoveno jinak. Zde by se mohlo jednat o omezení z důvodu neslučitelnosti zvoleného rozhodného práva s veřejným pořádkem místa soudu.<sup>94</sup> Další omezení může vyplynout ze zvláštních právních předpisů, které je nutné použít přednostně a které stanovují jiné kolizní normy.<sup>95</sup>

Co se týče formy volby rozhodného práva, výslovná volba není obvykle z praktického ani teoretického hlediska problematická. Problémy mohou nastat při dovozování volby rozhodného práva. Z článku 3 odst. 1 nařízení Řím I vyplývá, že k takovému dovozování lze přistoupit buď na základě ustanovení smlouvy, nebo na základě okolností případu.

Skutečnostmi, ze kterých lze dovozovat volbu rozhodného práva na základě ustanovení smlouvy, mohou být například odkazy ve smlouvě na právní předpis konkrétního státu nebo

---

<sup>89</sup> Čl. 3. odst. 1 nařízení Řím I.

<sup>90</sup> Čl. 2. odst. 1 nařízení Řím I.

<sup>91</sup> Podmínky viz BĚLOHLÁVEK, Alexander J. *Římská úmluva a Nařízení Řím I...*, s. 578.

<sup>92</sup> FERRARI, Franco a kol. *Internationales Vertragsrecht: Rom I-VO, CISG, CMR, FactÜ : Kommentar*. 3. Auflage. München: C.H. Beck, 2018, xlii, s. 29

<sup>93</sup> Podrobněji k pojmu *loi uniforme* např. KROPHOLLER, Jan. *Internationales Einheitsrecht*, Mohr Siebek 1975, s. 105 a násl.

<sup>94</sup> Čl. 21 odst. 1 nařízení Řím I.

<sup>95</sup> Čl. 23 odst. 1 nařízení Řím I.

zjištění, že smlouva pracuje s charakteristickým institutem, který je znám jen v jednom z kolidujících právních řádů.

Jako příklady situací, kdy lze volbu rozhodného práva dovozovat z okolností případu, lze zmínit takovou situaci, kdy by daná smlouva podle jednoho z kolidujících právních řádů byla platná, ale podle jiného ne, nebo situaci, kdy to zjevně vyplývá z předchozích vztahů mezi stranami z jiných smluv, které obsahují výslovnou volbu práva.

Pro učinění závěru je však vždy nutné posoudit všechny relevantní okolnosti a skutečnosti dané smlouvy, resp. právního vztahu.<sup>96</sup>

#### 4. 2. 2. Rozhodné právo při neexistenci volby práva

Pokud smluvní strany možnosti volby rozhodného práva nevyužijí, je nutné postupovat podle konkrétních pravidel, které nařízení Řím I stanovuje. Pravidla platná pro určení rozhodného práva u přepravních smluv jsou upravena v čl. 5 odst. 1 a 3 nařízení Řím I.

Z pohledu věcného rozsahu tohoto nařízení je třeba zmínit, že pojem smlouvy o přepravě zboží je vykládán velmi široce a dají se pod něj podřadit jakékoli dohody a ujednání, ze kterých je možné uplatňovat plnění z nich vyplývající právní cestou a jejichž hlavním předmětem je přeprava zboží.<sup>97</sup> Úprava tedy zcela nepochybně dopadá i na přepravní smlouvy uzavřené v rámci silniční nákladní dopravy v režimu Úmluvy CMR.

Klíčovým ustanovením pro stanovení rozhodného práva u přepravních smluv je především čl. 5 odst. 1 nařízení Řím I, který říká, že rozhodným právem je v takovém případě „*právo země obvyklého bydliště dopravce za předpokladu, že se místo převzetí nebo místo doručení nebo obvyklé místo bydliště odesílatele nacházejí rovněž v této zemi. Nejsou-li tyto požadavky splněny, použije se právo země, ve které se na základě dohody smluvních stran nachází místo doručení.*“ Místem převzetí se rozumí místo předání k přepravě a místem doručení místo určení. Obvyklé bydliště se určí podle čl. 19 nařízení Řím I.

Pojmy *doprovce* a *odesílatel* jsou definovány v bodě č. 22 Preambule k nařízení Řím I, přičemž *odesílatelem* se rozumí každá osoba, která uzavře s přepravcem smlouvu o dopravě, a *doprovcem* se rozumí smluvní strana, která se zaváže přepravit zboží, ať již přepravu sama vykoná, či nikoli.<sup>98</sup>

<sup>96</sup> BĚLOHLÁVEK, Alexander J. *Římská úmluva a Nařízení Řím I...*, s. 708-709.

<sup>97</sup> BĚLOHLÁVEK, Alexander J. *Římská úmluva a Nařízení Řím I...*, s. 947.

<sup>98</sup> Bod č. 22 Preambule k nařízení Řím I.



Situace, které mohou nastat, jsou pro přehlednost uvedeny v této tabulce, včetně rozhodného práva, které pro ně z nařízení vyplývá<sup>99</sup>:

Stát X	Stát Y	rozhodné právo
Obvyklé bydliště převzatce + obvyklé bydliště odesílatele		Právo obvyklého bydliště převzatce
Obvyklé bydliště převzatce + místo převzetí		Právo obvyklého bydliště převzatce
Obvyklé bydliště převzatce + místo odeslání		Právo obvyklého bydliště převzatce
Obvyklé bydliště převzatce	Obvyklé bydliště odesílatele	Právo místa odeslání
Obvyklé bydliště převzatce	Místo převzetí k převzetí + místo odeslání (místo expedice)	Právo místa odeslání

Výjimku z tohoto ustanovení čl. 5 odst. 1 nařízení Řím I představují situace, kdy ze všech okolností případu vyplývá, že je smlouva zjevně úžeji spojena s jinou zemí, poté se použije právo této jiné země.<sup>100</sup> Pro aplikaci tohoto ustanovení bude nutné zohlednit všechny okolnosti konkrétního případu, přičemž má být zohledněno mimo jiné to, zda má dotčená smlouva velmi úzký vztah k jiné smlouvě nebo smlouvám.<sup>101</sup>

Vhodné je upozornit také na čl. 10 nařízení Řím I, dle kterého se „*existence a platnost smlouvy nebo některého ustanovení smlouvy určuje podle práva, které by se na základě tohoto nařízení použilo, kdyby byla smlouva nebo ustanovení smlouvy platné.*“<sup>102</sup> Pokud by se to

<sup>99</sup> BĚLOHLÁVEK, Alexander J. *Římská úmluva a Nařízení Řím I...*, s. 948.

<sup>100</sup> Čl. 5. odst. 3 nařízení Řím I.

<sup>101</sup> Bod č. 20 Preambule k nařízení Řím I.

<sup>102</sup> Čl. 10 odst. 1 nařízení Řím I.

vzhledem k okolnostem jevílo jako nepříměřené, může se strana odvolat na právo země svého obvyklého bydliště.<sup>103</sup>

### 4. 3. Římská úmluva

Jak již bylo zmíněno výše, Římská úmluva předcházela nařídění Řím I a byla mu východiskem. Na závazky vznikající z smluv uzavřených v dnešní době se již neaplikuje. Jedná-li se však o smlouvy vzniklé před vstupem nařídění v platnost, je zcela relevantní. Z hlediska časové působnosti Římské úmluvy je zásadní upozornit také na čl. 17 této úmluvy, dle kterého se použije na smluvní závazkové poměry vznikající z smluv uzavřených po vstupu Římské úmluvy v platnost v příslušném státě. Pro Českou republiku je tedy aplikovatelná na závazky z smluv uzavřených po 1. 7. 2006, přičemž pro smlouvy uzavřené před tímto datem platil režim stanovený ZMPS. Situace Spolkové republiky Německo je však poněkud odlišná. Německo před ratifikací učinilo výhradu k Římské úmluvě a články 1-21 této úmluvy se pro něj neaplikují. Důvodem byla skutečnost, že zmíněná ustanovení Německo převzalo do vnitrostátní legislativy – uvozovacího zákona k občanskému zákoníku (EGBGB). V konkrétních případech se tedy aplikují normy vnitrostátního původu.<sup>104</sup>

Věcná působnost Římské úmluvy je definována v čl. 1. odst. 1 této úmluvy, který vymezuje použitelnost Římské úmluvy na závazky z smluv, které mají vztah k právu různých zemí.<sup>105</sup> Zásadní je tedy mezinárodní prvek. Odstavec 2 dále stanovuje negativní výčet situací, které jsou z působnosti vyňaty.

Římská úmluva se z hlediska územní působnosti aplikuje na evropská území jejich smluvních států, dále na území Grónska a na celé území Francouzské republiky.<sup>106</sup> Stejně jako u nařídění Řím I je i zde nutné zmínit, že se Římská úmluva aplikuje i na případy, kdy je dotčeno právo státu, který není smluvním státem Římské úmluvy.<sup>107</sup>

#### 4. 3. 1. Přechod od Římské úmluvy k nařídění Řím I

Římská úmluva se od nařídění Řím I liší už ve své právní povaze. Jedná se totiž o mezinárodní smlouvu mezinárodního práva veřejného, nikoli o právní předpis sekundárního

---

<sup>103</sup> Čl. 10 odst. 2 nařídění Řím I.

<sup>104</sup> MALACKA, Michal, RYŠAVÝ, Lukáš. *Mezinárodní právo soukromé: základy obecné a zvláštní části*. Praha: Leges, 2018, s. 132.

<sup>105</sup> Srov. RADOŠOVSKÝ, Petr. *Rozhodné právo v závazkových vztazích z mezinárodního obchodu – kolizní normy obecně (Římská úmluva o právu použitelném na smluvní vztahy)* [online], EPRAVO.CZ, a.s. 1999 [cit. 19.02.2021].

<sup>106</sup> Čl. 27 odst. 1 Římské úmluvy.

<sup>107</sup> Čl. 2 Římské úmluvy.

práva Evropské unie, resp. Evropského společenství. Z čehož pramení i skutečnost, že nikdy nebyla přímo použitelná ve všech státech Evropské unie. Dlouhou dobu chyběl také autoritativní orgán, který by měl ve vztahu k Římské úmluvě výkladovou pravomoc. Tato byla přiznána Evropskému soudnímu dvoru až 1. srpna 2004 po vstupu interpretačních protokolů v platnost. Za zdržení mohl především velmi opatrný přístup Belgie k procesu ratifikace protokolů.<sup>108</sup>

Vzhledem k vzrůstající potřebě harmonizace norem mezinárodního práva soukromého v Evropské unie není divu, že Evropská komise ve spolupráci s Evropskou radou usilovaly o revizi Římské úmluvy. Názory na konkrétní formu změn byly nejednoznačné a ačkoli se původní plán Komise jevil revolučně, zvítězila koncepce pozvolného evolučního rozvoje.<sup>109</sup>

Římská úmluva vychází, stejně jako později i nařízení Řím I, z premisy, že „*určitá, předvídatelná a jednotná kolizní pravidla přispívají k volnému pohybu osob, zboží a služeb v rámci členských zemí Evropské unie.*“<sup>110</sup> Zůstávají zachovány i zásady, na kterých se oba právní předpisy zakládají a které již byly zmíněny v podkapitole 4. 2. této práce (zejména zásada volby rozhodného práva učiněné smluvními stranami a zásady stanovení jasných pravidel pro určení rozhodného práva v případě absence volby stran).

#### **4. 3. 2. Rozhodné právo při volbě práva**

Smluvní autonomie při volbě rozhodného práva je základní evropskou právní zásadou, která je neodmyslitelnou součástí systému kolizních norem v oblasti závazkových smluvních vztahů. Stejný význam, jaký jí přikládá nařízení Řím I, měla již pro Římskou úmluvu. Zakotvena je v čl. 3 odst. 1 této úmluvy, který říká, že smlouva se řídí právem, které si strany zvolí, přičemž platí, že si strany mohou zvolit právo jakéhokoli státu, aniž by se muselo vztahovat k jejich smluvnímu vztahu.<sup>111</sup>

Smluvní autonomie stran při volbě práva je základním institutem, který významně přispívá k fungování jednotného trhu. To potvrdil také ESD ve svém rozsudku ze dne 24. ledna 1991 *Alsthom Atlantique*.<sup>112</sup> Dle tohoto rozsudku je smluvní autonomie významná nejen pro

---

<sup>108</sup> LEIBLÉ, Stefan, LEHMANN, Matthias. *Die Verordnung über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht („Rom I“)*. RIW. 2008, č. 8, s. 528-543.

<sup>109</sup> LEIBLÉ, Stefan, LEHMANN, Matthias. *Die Verordnung über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht („Rom I“)*. RIW. 2008, č. 8, s. 528-543.

<sup>110</sup> BĚLOHLÁVEK, Alexander J. *Římská úmluva a Nařízení Řím I...*, s. 18.

<sup>111</sup> GARCIMARTÍN ALFÉREZ, Francisco J. *The Rome I Regulation: Much ado about nothing?* The European Legal Forum: Forum iuris communis Europae 2008. v. 8, n. 2, březen/duben, s. I-66.

<sup>112</sup> Rozsudek ESD, sp. zn. C-339/89 z 24. ledna 1991 (ve věci *Alsthom Atlantique SA vs. Compagnie de Construction Mécanique SA*) publikovaný v: Sb. ESD, 1991, s. I-107 a násl.

volný pohyb zboží, služeb, kapitálu a osob, ale strany ji mohou také uplatnit k vyloučení použití hmotného práva nějakého státu, které by těmto svobodám bránilo.

Úprava volby rozhodného práva v Římské úmluvě je v podstatě totožná s úpravou obsaženou v nařízení Řím I. Čl. 3 Římské úmluvy i nařízení Řím I umožňuje štěpení kolizního smluvního statutu a vyslovuje požadavek, že volba musí být vyjádřena výslovně nebo musí jasně vyplývat z ustanovení smlouvy nebo okolností případu.<sup>113</sup>

Smluvní autonomie se vztahuje, opět v režimu Římské úmluvy i nařízení Řím I, rovněž k okamžiku volby práva. Volbu lze tedy provést v podstatě kdykoli – v době vzniku právního vztahu, v jeho průběhu i po jeho zániku.<sup>114</sup>

Vhodné je upozornit na skutečnost, že volba práva dopadá pouze na hmotněprávní předpisy zvoleného právního řádu, nikoliv na předpisy kolizní.<sup>115</sup> Tím je vyloučen zpětný nebo další odkaz.<sup>116</sup>

#### 4. 3. 3. Rozhodné právo při neexistenci volby práva

Pokud smluvní strany nevyužijí práva volby, uplatní se čl. 4 Římské úmluvy. Obecně lze říci, že nařízení Řím I přineslo velkou koncepční změnu úpravy dopadající na přepravní smlouvy. Římská úmluva neobsahuje, na rozdíl od nařízení Řím I, speciální úpravu pro přepravní smlouvy<sup>117</sup> a přepravní smlouvy dokonce vylučuje ze smluv spotřebitelských.<sup>118</sup>

Pokud se nacházíme v režimu Římské úmluvy, je tedy nutné vycházet z úpravy obecné. Východiskem je, že se smlouva řídí právem země, s níž nejúžeji souvisí, přičemž platí, že na část smlouvy, kterou lze od zbytku smlouvy oddělit a která úžeji souvisí s jinou zemí, lze výjimečně použít právo této jiné země.<sup>119</sup> V Římské úmluvě je zakotveno několik domněnek pro určení posouzení nejužšího spojení. Tyto domněnky jsou vyvratitelné. Přednostně se použije jiný právní řád před tím, jemuž svědčí stanovená domněnka, pokud se jeví, že je smlouva úžeji navázána na právní řád právě tohoto jiného státu.<sup>120</sup>

<sup>113</sup> K nevýslovné volbě práva viz kapitola 4. 2. 1. této práce.

<sup>114</sup> Čl. 3 odst. 2 nařízení Řím I., čl. 3 odst. 2 Římské úmluvy.

<sup>115</sup> Čl. 20 nařízení Řím I., čl. 15 Římské úmluvy.

<sup>116</sup> BĚLOHLÁVEK, Alexander J. *Římská úmluva a Nařízení Řím I...*, s. 595.

<sup>117</sup> Srov. čl. 5 nařízení Řím I.

<sup>118</sup> Čl. 5. odst. 4 písm. a) Římské úmluvy.

<sup>119</sup> Čl. 4 odst. 1 Římské úmluvy; Pozn.: tato možnost rozdělení smluvního statusu stanovená v čl. 4 odst. 1 věta 2 do nařízení Řím I převzata nebyla.

<sup>120</sup> Čl. 5 odst. 5 Římské úmluvy; srov. BĚLOHLÁVEK, Alexander J. *Římská úmluva a Nařízení Řím I...*, s. 690.

Obecná domněnka týkající se nejužšího spojení je upravena v čl. 4 odst. 2 Římské úmluvy a stanovuje jako hlavní kritérium pro posouzení bydliště strany, která má závazek pro smlouvu charakteristický. Toto východisko se však na přepravní smlouvy neaplikuje, neboť to následující ustanovení výslovně vylučuje a stanovuje novou domněnku nejužšího spojení: „*Smlouva nejužší se souvisí se zemí, v níž má přepravce v době uzavření smlouvy hlavní provozovnu, nachází-li se v této zemi také místo nakládky nebo místo vykládky nebo hlavní provozovna odesílatele zboží.*“<sup>121</sup>

Důležité je také upozornit na bod odůvodnění č. 22 nařízení Řím I. Na první pohled by se totiž mohlo zdát, že institut přepravní smlouvy je chápán Římskou úmluvou a nařízením Řím I odlišně. Úmluva pracuje s širokým pojetím přepravních smluv a podřazuje pod tento pojem i některé zvláštní smlouvy, které s přepravou sice souvisejí, přesto však nejsou typickými přepravními smlouvami.<sup>122</sup> Základním kritériem pro posouzení je přitom účel smluv. To, že tomu tak bude i dle nařízení Řím I nevyplývá přímo ze znění nařízení, ale z bodu č. 22 odůvodnění, ten totiž říká: „*Co se týká výkladu smluv o přepravě zboží, není s ohledem na čl. 4 odst. 4 třetí větu Římské úmluvy zamýšlena žádná podstatná změna. V důsledku toho by dopravní nájemní (charterové) smlouvy a jiné smlouvy, jejichž hlavním účelem je přeprava zboží, měly být považovány za smlouvy o přepravě zboží.*“

#### **4. 4. Kolizní normy v národních předpisech mezinárodního práva soukromého – ZMPS a EGBGB**

Význam kolizního práva národního původu se v evropském prostoru stále snižuje. Jak již bylo vysvětleno v předchozích kapitolách, stojí za tímto faktem především unifikační snahy Evropské unie o jednotnou úpravu kolizního práva, stále hlubší integrace mezi členskými státy a snaha o usnadnění volného pohybu zboží, služeb, kapitálu a osob.

Pro Českou republiku je základním pramenem kolizního práva na národní úrovni ZMPS z roku 2012. Ústředním kolizním právním předpisem na území Spolkové republiky Německo je EGBGB z roku 1994.

Na právní vztahy vyplývající ze smluv uzavíraných v dnešní době na území Evropské unie se však již ani jeden z těchto zákonů neaplikuje. Relevantním právním předpisem je již

---

<sup>121</sup> Čl 4 odst. 4 Římské úmluvy.

<sup>122</sup> Čl 4. odst. 4 věta 3. Římské úmluvy: „*Pro účely tohoto odstavce se dopravní nájemní (charterové) smlouvy a jiné smlouvy, jejichž hlavním účelem je přeprava zboží, považují za smlouvy o přepravě zboží.*“

zmiňované nařízení Řím I. Aplikace těchto zákonů by přicházela v úvahu pouze v případech, kdy se ustanovení nařízení Řím I (resp. jiného právního předpisu) nepoužijí.

Pro Českou republiku by se muselo jednat o závazky ze smluv uzavřených před 1. červencem 2006 (tedy před ratifikací Římské úmluvy Českou republikou). Pro Spolkovou republiku Německo byl již zmíněný EGBGB, resp. jeho část věnující se mezinárodnímu právu soukromému relevantní i po ratifikaci Římské úmluvy, a to pro právní vztahy vyplývající ze smluv uzavřených před 17. prosincem 2009 (tedy před nabytím účinnosti nařízení Řím I). I když bylo Německo smluvní stranou Římské úmluvy, nedopadaly na něj ustanovení 1-21 této úmluvy na základě výhrady, kterou Německo vzneslo. Proto se aplikovala ustanovení uvozovacího zákona, do kterých však byla pravidla zavedená Římskou úmluvou inkorporována.<sup>123</sup>

## 5. Význam vnitrostátního hmotného práva

V předchozích kapitolách bylo vysvětleno, že Úmluva CMR není vyčerpávající úpravou právních vztahů vyplývajících z přepravní smlouvy a byly představeny kolizní normy, díky kterým lze nalézt odpověď na otázku, jaký právní řád se aplikuje na právní poměry, které Úmluva CMR nepokrývá.

Je nutné si však položit otázku, do jaké míry není Úmluva CMR vyčerpávající. Až na základě zkoumání právních otázek, na které tato úmluva nedopadá, bude možné vyvodit, jaký význam mají jednotlivé úpravy přepravní smlouvy v českém a v německém právním řádu. Zároveň se tato práce na základě zjištěných skutečností pokusí v souladu s cíli stanovenými v úvodu této práce odpovědět na otázku, zda je současná nadnárodní úprava obsažená v Úmluvě CMR dostačující, popř. jaké má nedostatky.

### 5. 1. Otázky, které neřeší Úmluva CMR

V podkapitole 3. 2. této práce byl vymezen předmět úpravy Úmluvy CMR. Obecně lze říci, že tato úmluva řeší především problematiku odpovědnosti mezinárodního silničního dopravce za jím přepravovanou zásilku. Při řešení spousty dalších konkrétních práv a povinností vyplývajících z přepravní smlouvy ponechává Úmluva CMR smluvním stranám volnost k vzájemné dohodě (samozřejmě v souladu s příslušnými právními předpisy národního práva konkrétních států).<sup>124</sup> V této kapitole budou stručně uvedeny oblasti, které Úmluva CMR

---

<sup>123</sup> Tehdejší čl. 27-37 EGBGB, které jsou nyní již zrušeny.

<sup>124</sup> ROUBAL, Tomáš. *Úmluva CMR a odpovědnost mezinárodního silničního dopravce za přepravovanou zásilku*. Praha: Verlag Dashöfer, 2015, s. 37.

neupravuje, resp. upravuje neúplně.<sup>125</sup> Vybrané otázky budou dále rozpracovány níže a bude provedena komparace úprav nabízených českým a německým právním řádem.<sup>126</sup>

Důležité je také v této souvislosti připomenout, že ustanovení Úmluvy CMR jsou zpravidla kogentní, což pochopitelně ovlivňuje koncepci celé Úmluvy CMR.<sup>127</sup> Zároveň se však jedná o předpis soukromoprávního charakteru, který reflektuje zásadu autonomie vůle a není tedy ani žádoucí, aby v Úmluvě obsažená kogentní úprava pokrývala všechny otázky, které mohou vyplynout z právních vztahů založených přepravní smlouvou.

### **5. 1. 1. Uzavření smlouvy o přepravě**

Již samotná smlouva o přepravě a její náležitosti nejsou v Úmluvě CMR specifikovány. Čl. 1. Úmluvy CMR stanoví pouze, že se tato úmluva uplatní, jedná-li se o smlouvu o přepravě zásilek za úplaty silničním vozidlem. Z toho lze dovodit, že přepravní smlouva musí být úplatná. Úprava samotného vzniku a dalších náležitostí smlouvy je však již ponechána národním právním řádům.<sup>128</sup> Vzhledem k tomu, že se jedná o zásadní otázku, která nezbytně doprovází každou smlouvu, je zřejmé, že si s pouhou Úmluvou CMR nelze vystačit, že se národním úpravám již od začátku zkoumání smlouvy nelze vyhnout a že otázka rozhodného práva řešená v předchozích kapitolách je zcela relevantní.

Z Úmluvy CMR nevyplývá, jak dojde ke vzniku smlouvy, za jakých předpokladů je smlouva platná a za jakých předpokladů (relativně) neplatná. Z čl. 4 Úmluvy CMR lze pouze dovodit, že uzavření přepravní smlouvy je nezávislé na vystavení či předání nákladního listu. Z čl. 9 odst. 1 Úmluvy CMR dále vyplývá, že uzavření přepravní smlouvy nezávisí na převzetí zásilky k přepravě a že se tedy jedná o konsensuální smlouvu. Zda došlo ke shodě na podstatných náležitostech smlouvy a zda smlouva vznikla, záleží na posouzení dle národního práva.<sup>129</sup>

### **5. 1. 2. Druh dopravního prostředku a volba cesty přepravy**

Úmluva CMR výslovně neupravuje to, jaké má být použito vozidlo k přepravě a jakou cestu transportu má dopravce zvolit.<sup>130</sup> Na tuto otázku reaguje pouze čl. 17 odst. 4 písm. a)

---

<sup>125</sup> Výčet převzat z KOLLER, Ingo. *Transportrecht : Kommentar zu Land-, Luft- und Binnengewässertransport von Gütern...*, s. 1022 a násl.

<sup>126</sup> Pro podrobnější pojednání o všech otázkách není v této práci prostor.

<sup>127</sup> Viz kapitola 3.2. této práce.

<sup>128</sup> Srov. SEDLÁČEK, Pavel. *Úmluva CMR: (komentář): mezinárodní silniční nákladní doprava: soudní rozhodnutí: výklad jednotlivých ustanovení*. Praha: VOX, 2009, s. 21.

<sup>129</sup> KOLLER, Ingo. *Transportrecht : Kommentar zu Land-, Luft- und Binnengewässertransport von Gütern, Spedition und Lagergeschäft*, 10. völlig neubearb. Aufl.: C.H. Beck, 2020, s. 1022-1023.

<sup>130</sup> Např. nejkratší/nejrychlejší.

Úmluvy CMR, z jehož znění vyplývá, že je dopravce povinen použít vozidlo, které je kryté ze všech stran, nedohodnou-li se strany výslovně jinak a nezaznamenají-li tuto skutečnost do nákladního listu.<sup>131</sup> Obecně lze navíc doplnit, že je výběr vozidla limitován věcnou působností Úmluvy CMR (musí se jednat o silniční vozidlo).

Co se týče cesty transportu, Úmluva CMR mlčí, a proto bude nutné i zde nahlédnout do úprav národních právních řádů. Lze však již nyní poznamenat, že obvyklé je pravidlo volit časově nejkratší cestu.<sup>132</sup>

### **5. 1. 3. Nakládka, vykládka, uložení**

Nakládka, vykládka i uložení věci jsou v Úmluvě CMR zmíněny pouze v čl. 17 odst. 4 písm. c). Toto ustanovení (společně s ustanovením čl. 17 odst. 2) upravuje pouze to, kdo nese riziko vadné nakládky, vykládky či uložení věci, nikoli však, kdo je k těmto úkonům povinen.<sup>133</sup> Toto přenechává Úmluva CMR opět stranám smlouvy ke vzájemné dohodě či úpravě národních právních řádů.

### **5. 1. 4. Odměna**

Otázky odměny, resp. přepravného, zůstávají v Úmluvě CMR rovněž neřešené. Zmínku k této problematice obsahují ustanovení čl. 13 odst. 2 a čl. 32 Úmluvy CMR, obecně se však tato ustanovení nepovažují za úpravu odměny.<sup>134</sup> Úmluva CMR neřeší, kdy vzniká nárok na odměnu, výši ani splatnost odměny.

### **5. 1. 5. Náhrada nákladů**

Problematika náhrady nákladů je upravena v Úmluvě CMR jen bodově. Dotýkají se jí např. ustanovení čl. 8 odst. 3, čl. 12 odst. 5 písm. a) nebo čl. 16 odst. 1 a 4. Nejedná se o úpravu dostatečnou, a proto je i zde nutné přistoupit k řešení nabízenému národními právními řády.

---

<sup>131</sup> KOLLER, Ingo. *Transportrecht : Kommentar zu Land-, Luft- und Binnengewässertransport von Gütern...*, s. 1023.

<sup>132</sup> Tamtéž, s. 1023.

<sup>133</sup> Usnesení německého Spolkového soudního dvora (Bundesgerichtshof) ze dne 27. 10. 1978, sp. zn. I ZR 114/76; usnesení německého Spolkového soudního dvora (Bundesgerichtshof) ze dne 28. 3. 1985, sp. zn. I ZR 194/82.

<sup>134</sup> KOLLER, Ingo. *Transportrecht : Kommentar zu Land-, Luft- und Binnengewässertransport von Gütern...*, s. 1024.



### **5. 1. 6. Postoupení**

Úmluva CMR výslovně zakazuje doložky, kterými by se dopravci postoupily nároky z pojištění zásilky nebo jakékoli jiné podobné doložky.<sup>135</sup> Jiné varianty postoupení<sup>136</sup> jsou však přípustné<sup>137</sup> a budou se řídit rozhodným národním právem.

### **5. 1. 7. Zástavní a zadržovací právo**

Zástavní a zadržovací právo není v Úmluvě CMR upraveno, nic však nebrání tomu, aby vzniklo, ať už na základě dohody smluvních stran či *ex lege* dle národního právního řádu.<sup>138</sup> Překážkou nejsou ani ustanovení čl. 13 a 16 odst. 2 Úmluvy CMR.<sup>139</sup>

### **5. 1. 8. Výpověď smlouvy a odstoupení od smlouvy**

Úmluva CMR přiznává dopravci v konkrétních případech právo složit zásilku na účet oprávněného, přičemž následkem je, že se přeprava považuje za ukončenou.<sup>140</sup> Do té míry lze říci, že jsou výpověď a odstoupení od smlouvy v Úmluvě CMR upraveny. Co však upraveno není, je výpověď, resp. odstoupení od smlouvy, ke kterému by došlo před převzetím zásilky. Po převzetí zásilky při vystavení nákladního listu vyplývá právo vypovědět smlouvu z čl. 12 a 16 Úmluvy CMR.<sup>141</sup>

### **5. 1. 9. Plnění a místo plnění**

Místo plnění lze ujednat dle vůle smluvních stran do té míry, do jaké nejsou v Úmluvě CMR upraveny právní následky, které jsou na místo plnění vázány. Při absenci dohody je nutné postupovat dle národních právních řádů. Z čl. 31 a 39 Úmluvy CMR nelze místo plnění dovozovat.<sup>142</sup>

### **5. 1. 10. Vadné plnění**

Úmluva CMR neobsahuje ucelený systém práv z vad. Poskytuje úpravu jen pro případ poškození či ztrátu zásilky, překročení lhůty pro poskytnutí plnění a nároky dopravce

---

<sup>135</sup> Čl. 41 odst. 1 Úmluvy CMR.

<sup>136</sup> Např. postoupení pohledávky za nezaplacené přepravné.

<sup>137</sup> Usnesení rakouského Nejvyššího soudu (Der Oberste Gerichtshof) ze dne 22.3.2002, sp. zn. 1Ob 292/01z.

<sup>138</sup> Rozsudek Vrchního zemského soudu v Hamburku (Oberlandesgericht Hamburg) ze dne 3. 11. 1983, sp. zn. 6 U 118/83.

<sup>139</sup> Tamtéž.

<sup>140</sup> Čl. 16 odst. 2 Úmluvy CMR.

<sup>141</sup> KOLLER, Ingo. *Transportrecht : Kommentar zu Land-, Luft- und Binnengewässertransport von Gütern...*, s. 1027.

<sup>142</sup> Tamtéž, s. 1027.

vyplývající z překážek při přepravě či dodání<sup>143</sup>. Některé další otázky jsou upraveny jen částečně a některé vůbec.<sup>144</sup>

### **5. 1. 11. Náložný list**

Úmluva CMR stranám nebrání ujednat si vydání náložného listu ani nestanovuje podmínky pro jeho vydání.<sup>145</sup>

### **5. 1. 12. Převzetí povinností nezmíněných v Úmluvě CMR**

Úmluva CMR ani nebrání dopravci převzít další povinnosti, na kterých se strany shodly v souladu s předpisy aplikovaného národního práva. Předpokladem je pouze to, že tyto povinnosti nejsou v Úmluvě CMR upraveny. Dopravce proto může bez dalšího uzavírat i smíšené smlouvy, v jejichž rámci následně převezme např. povinnosti charakteru smlouvy o dílo nebo nájemní či příkazní smlouvy.<sup>146</sup> Může se tak zavázat např. ke specifickému zabalení, uskladnění či zpracování zásilky nebo k obstarání přepravního pojištění nebo potřebných dokumentů.<sup>147</sup>

### **5. 1. 13. Protiprávní jednání, bezdůvodné obohacení, jednatelství bez příkazu, právo na vydání věci**

Tyto nároky, je-li požadována náhrada škody, mohou být na základě čl. 28 Úmluvy CMR omezeny nebo zcela potlačeny. Při posuzování těchto nároků nelze opomenout ani čl. 32 Úmluvy CMR týkající se promlčení.<sup>148</sup>

### **5. 1. 14. Pojištění odpovědnosti dopravce**

Úmluva CMR nestanovuje povinnost pojištění. Povinnost pojistit se by dopravci vznikla jen vyplývalo-li by to z národního právního řádu, příp. dle ujednání mezi stranami. Obzvláště by k tomu mohly zavazovat obchodní podmínky vtažené do smlouvy.<sup>149</sup>

### **5. 1. 15. Celní a jiné úřední jednání**

Dle čl. 6 Úmluvy CMR musí nákladní list obsahovat mimo jiné pokyny potřebné pro celní a jiné úřední jednání. Lze dovodit, že pro nedostatek odlišných pokynů a ujednání dopadne

---

<sup>143</sup> Čl. 14, 15, 16, 17, 19 Úmluvy CMR.

<sup>144</sup> STAUB, Hermann. *Handelsgesetzbuch: HGB, Band 14: CMR*, 5. völlig neu bearbeitete Auflage. De Gruyter 2017, s. 420-421.

<sup>145</sup> KOLLER, Ingo. *Transportrecht : Kommentar zu Land-, Luft- und Binnengewässertransport von Gütern ...*, s. 1033.

<sup>146</sup> Tamtéž, s. 1033.

<sup>147</sup> FERRARI, Franco a kol. *Internationales Vertragsrecht: Rom I-VO, CISG, CMR, FactÜ: Kommentar*. 3. Auflage. München: C.H. Beck, 2018, xlii, s. 1596.

<sup>148</sup> KOLLER, Ingo. *Transportrecht : Kommentar zu Land-, Luft- und Binnengewässertransport von Gütern ...*, s. 1035.

<sup>149</sup> Např. Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen 2017 – bod 28.

celní a jiné úřední jednání do odpovědnosti sféry dopravce.<sup>150</sup> Náhradu nákladů pak může dopravce po odesílateli požadovat dle ustanovení použitelného národního právního řádu.<sup>151</sup>

## **5. 2. Komparace právní úpravy přepravních smluv v České republice a ve Spolkové republice Německo**

V předchozí podkapitole byly nastíněny otázky, kterým se Úmluva CMR nevěnuje, v rámci této podkapitoly se zaměříme na konkrétní řešení těchto otázek dle jednotlivých právních řádů, přičemž bude provedena komparace právní úpravy přepravních smluv v České republice a ve Spolkové republice Německo. Komparace má obecně velký význam a přínos na poli mezinárodního práva soukromého,<sup>152</sup> proto je zcela vhodné k ní zde přistoupit.

Komparaci je zde věnován prostor také z důvodu, že, jak již bylo v předchozích kapitolách ukázáno, bude často nutné přikročit k takovému řešení právních otázek, které nabízejí národní právní úpravy. Konkrétně se bude jednat o případy, kdy na právní otázky vyplývající z přepravní smlouvy nelze nalézt odpověď v Úmluvě CMR ani v jiném nadnárodním právním předpise a zároveň kolizní norma odkáže na jeden z národních právních řádů. Na základě výsledků komparace dojde ke zhodnocení obou úprav a zvážení, zda lze stranám přepravní smlouvy jednu konkrétní právní úpravu pro volbu rozhodného práva doporučit.

Než bude přistoupeno k samotné komparaci české a německé právní úpravy, která dopadá na právní vztahy vyplývající z přepravní smlouvy a na která se ustanovení Úmluvy CMR neuplatní, je nezbytné nastínit základní systematiku a východiska úprav přepravní smlouvy dle českého a německého práva. Po stručném exkurzu bude postupně pojednáno o vybraných otázkách z výčtu otázek uvedeném v předchozí podkapitole a bude představeno řešení, které nabízejí právní řády obou zemí.

### **5. 2. 1. Systematika a základní východiska právní úpravy přepravních smluv v České republice**

---

<sup>150</sup> Rozsudek Vrchního zemského soudu v Mnichově (Oberlandesgericht München) ze dne 26. 11. 1997, sp. zn. 7 U 2672/97; usnesení německého Spolkového soudního dvora (Bundesgerichtshof) ze dne 15. 1. 1987, sp. zn.: I ZR 198/84.

<sup>151</sup> KOLLER, Ingo. *Transportrecht : Kommentar zu Land-, Luft- und Binnengewässertransport von Gütern...*, s. 1033.

<sup>152</sup>srov. např. KOCH, Harald, MAGNUS, von MOHRENFELS, Ulrich, WINKLER, Peter. *IPR und Rechtsvergleichung: Ein Studien- und Übungsbuch zum Internationalen Privat- und Zivilverfahrensrecht und zur Rechtsvergleichung*. München: C. H. Beck, 2010, s. 277 a násl.

### 5. 2. 1. 1. Systematika právní úpravy přepravních smluv v ČR

V právním řádu České republiky jsou smlouvy o přepravě upraveny v občanském zákoníku<sup>153</sup>. Závazky ze smluv o přepravě jsou upraveny v díle 7., hlavě II., části 4. OZ, přičemž je v prvním oddíle věnována pozornost přepravě osob a věcí a ve druhém provozu dopravního prostředku. Pro účely této práce je klíčová úprava přepravy věci, která je obsažena v §2555 OZ a násl. Nutné je však zmínit, že úprava není příliš rozsáhlá (zvláště v porovnání s úpravou obsaženou v německém obchodním zákoníku) a že velkou roli hrají také všeobecná ustanovení o závazcích.<sup>154</sup>

Platná právní úprava se významným způsobem odlišuje od právní úpravy panující v České republice před účinností nového občanského zákoníku, tedy před 1. 1. 2014. Zásadní rozdíl plyne především z duality předchozí úpravy – smlouvy o přepravě byly upraveny zaprvé v obchodním zákoníku (§610 a násl. ObchZ<sup>155</sup>) a zadruhé v občanském zákoníku (§765 a násl. OZ 1964<sup>156</sup>) a s ní spojené odlišné osobní aplikace obou těchto úprav (obchodní zákoník se použil zejména na obchodněprávní vztahy mezi podnikateli).<sup>157</sup>

Tato duální právní úprava byla nahrazena jednotnou úpravou nyní zakotvenou v občanském zákoníku, která vychází především z úpravy obchodního zákoníku. Převzata byla celá úprava smlouvy o přepravě věci (§§ 610–629 ObchZ) s výjimkou § 621 a § 629, což umožňuje využívat dosavadní judikaturu k těmto ustanovením vyvinutou.<sup>158</sup>

Při představování systematiky právní úpravy přepravních smluv v České republice nelze také opomenout samostatné předpisy a podzákoné normy, a to i přesto, že jejich význam v silniční nákladní dopravě při porovnání s předchozí právní úpravou klesl. Důvodem je především skutečnost, že došlo ke zrušení silničního přepravního řádu,<sup>159</sup> ten byl explicitně zrušen přijetím občanského zákoníku a pozbyl od 1. 1. 2014 své účinnosti.<sup>160</sup> Stále účinným je však zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění zákona č. 304/2017 Sb. Tento zákon

<sup>153</sup> Z. č. 89/2012, občanský zákoník.

<sup>154</sup> § 1721 a násl. OZ.

<sup>155</sup> Z. č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník, ve znění zákona č. 179/2013 Sb., účinného ke dni 1. 7. 2013; již zrušen.

<sup>156</sup> Z. č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, ve znění zákona č. 428/2011 Sb., účinného ke dni 1. 1. 2013; již zrušen.

<sup>157</sup> HRÁDEK, Jiří. *Smlouvy o přepravě v občanském zákoníku: komentář*. V Praze: C.H. Beck, 2017, xii, Beckovy komentáře, s. 74.

<sup>158</sup> Tamtéž, s. 74.

Pozn.: z občanského zákoníku byla převzata pouze některá ustanovení, a to §§ 765, 767, 768 odst. 2, 771, 772 a 773 OZ 1964 – použití judikatury vyvinuté k těmto ustanovením přichází rovněž v úvahu.

<sup>159</sup> Vyhláška č. 133/1964 Sb., vyhláška ministerstva dopravy o silničním přepravním řádu, ve znění vyhlášky č. 106/1984 Sb., účinné ke dni 1. 1. 1985; (již zrušena a nahrazena OZ).

<sup>160</sup> HRÁDEK, Jiří. *Smlouvy o přepravě v občanském zákoníku: komentář*. V Praze: C.H. Beck, 2017, xii, Beckovy komentáře, s. 74.

má velký význam ve vztahu k Úmluvě CMR, neboť rozšiřuje její působnost i na vnitrostátní přepravu.<sup>161</sup>

Nutné je také připomenout, že vedle právních předpisů, hrají velkou roli při posuzování přepravních smluv také ujednání stran a obchodní podmínky vtažené do smlouvy, přičemž se často bude jednat o obchodní podmínky Incoterms (International Commercial Terms), které jsou vytvářené Mezinárodní obchodní komorou<sup>162</sup> a doporučené Komisí OSN pro mezinárodní obchodní právo.<sup>163</sup>

### 5. 2. 1. 2. *Smluvní strany přepravní smlouvy*

Smlouvou o přepravě věci se dopravce zavazuje odesílateli, že přepraví věc jako zásilku z místa odeslání do místa určení, a odesílatel se zavazuje zaplatit dopravci přepravné.<sup>164</sup> Smluvními stranami jsou tedy zejména odesílatel zásilky a dopravce. Na smlouvě však mohou být zúčastněné i další osoby, neboť charakter smlouvy to nevylučuje. Rozsah práv a povinností těchto osob může být velmi odlišný. Osoba příjemce zásilky zpravidla smluvní stranou nebude, jedná se však o osobu, které vzniknou ze smlouvy výhody.<sup>165</sup>

Zajímavá je problematika osob, které dopravce použije pro splnění své povinnosti. Dopravce totiž není povinen provést přepravu osobně, může si i bez souhlasu odesílatele zvolit další osoby (např. následujícího dopravce v případě, že dopravce neprovádí dopravu na celé trase nebo výkonného dopravce, který v podstatě plní funkci poddodavatele). Důležité přitom je, že OZ nezakládá přímé nároky proti výkonnému dopravci, tj. dopravci, který částečně převzal plnění z titulu porušení smlouvy.<sup>166</sup> Zde je rozdíl oproti německé právní úpravě vzhledem k ustanovení § 437 německého obchodního zákoníku (dále jen HGB)<sup>167</sup>, která hovoří o zákonném převzetí závazku na deliktní nároky.<sup>168</sup>

---

<sup>161</sup> § 9a z. č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění zákona č. 304/2017 Sb.

<sup>162</sup> International Chamber of Commerce (ICC).

<sup>163</sup> United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL); GSELL, Beate a kol. (Ed.) *beck-online. GROSSKOMMENTAR*; [cit. 17.03.2020]; §447 BGB, Rn. 88; více k jednotlivým doložkám Incoterms např. tamtéž, Rn. 91-93.

<sup>164</sup> §2555 OZ.

<sup>165</sup> Pokud smluvní stranou není, řídí se vztah příjemce zásilky a smluvních stran ustanoveními § 2559–2563 OZ a § 1768–1769 OZ.

<sup>166</sup> K odpovědnosti dopravce za jednání a opomenutí svých zástupců a pracovníků např. usnesení Nejvyššího soudu ze dne 11. 11. 2001, sp. zn. 21 Cdo 123/2001.

<sup>167</sup> Handelsgesetzbuch, BGBl. Teil III, n. 4100-1, zuletzt geändert durch Artikel 14 des Gesetzes vom 22. Dezember 2020 (BGBl. I S. 3256).

<sup>168</sup> HRÁDEK, Jirí. *Smlouvy o přepravě v občanském zákoníku: komentář*. V Praze: C.H. Beck, 2017, xii, Beckovy komentáře, s. 77.

### 5. 2. 1. 3. *Náležitosti přepravní smlouvy*

Náležitosti přepravní smlouvy, bez kterých by nemohla smlouva platně vzniknout, vyplývají dle českého právního řádu z § 2555 OZ. Patří mezi ně specifikace zásilky, která má být přepravena, specifikace místa odeslání a místa určení a dále závazek dopravce zásilku přepravit z místa odeslání do místa určení a závazek odesílatele uhradit za přepravu přepravné. Jedná se tedy o pojmově úplatnou smlouvu, přičemž však podstatnou náležitostí smlouvy není přesná částka přepravného. Na situaci případného nesjednání přesné částky reaguje § 2564 OZ.<sup>169</sup>

Přepravní smlouva je smlouvou konsensuální. K tomu, aby byla uzavřena tedy není nutné reálné předání zásilky, ale postačuje konsensus smluvních stran na podstatných náležitostech smlouvy.<sup>170</sup>

### 5. 2. 2. **Systematika a základní východiska právní úpravy přepravních smluv ve Spolkové republice Německo**

#### 5. 2. 2. 1. *Systematika právní úpravy přepravních smluv v SRN*

Odkazují-li normy kolizního práva (ve většině případů, jak bylo vysvětleno v předchozích kapitolách, tedy čl. 3, 5, 10 nařízení Řím I) na národní německé právo, mají být mezery vyplývající z nekomplexnosti Úmluvy CMR vyplněny primárně na základě individuálních dohod smluvních stran v souladu se zásadou autonomie vůle, resp. na základě obchodních podmínek vtažených do smlouvy<sup>171</sup>. Sekundárně pak pomocí obecných ustanovení HGB k přepravní smlouvě a tam, kde ani to není možné, pomocí ustanovení německého občanského zákoníku (dále jen BGB<sup>172</sup>).<sup>173</sup>

V právním řádu Spolkové republiky Německo jsou přepravní smlouvy upraveny zejména tedy ve čtvrtém oddíle HGB v § 407 a násl. § 407 ve svém odstavci 3 vymezuje, kdy se ustanovení tohoto oddílu použijí: „*Ustanovení tohoto pododdílu se uplatní, pokud: 1. má být věc přepravena po silnici, po vnitřních vodách nebo letadlem a 2. přeprava je předmětem živnostenské činnosti podnikatele. Nevyžaduje-li se, aby byl podnikatel vzhledem ke způsobu a*

---

<sup>169</sup> HRÁDEK, Jiří. *Smlouvy o přepravě v občanském zákoníku: komentář*. V Praze: C.H. Beck, 2017, xii, Beckovy komentáře, s. 77.; ZAGOL, Michal; MICHNA, Ondřej. *Náležitosti smlouvy o přepravě věci ve vztahu k právu na pojistné plnění* [online]. Právní prostor, 2019 [cit. 17.03.2021].

<sup>170</sup> ŠVESTKA, Jiří a kol. *Občanský zákoník: komentář*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2014. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). s. 65.

<sup>171</sup> Např. Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen 2017 či International Commercial Terms.

<sup>172</sup> Bürgerliches Gesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. Januar 2002 (BGBl. I S. 42, 2909; 2003 I S. 738), zuletzt geändert durch Artikel 13 des Gesetzes vom 22. Dezember 2020 (BGBl. I S. 3256).

<sup>173</sup> KOLLER, Ingo. *Transportrecht : Kommentar zu Land-, Luft- und Binnengewässertransport von Gütern...*, s. 1022.

rozsahu své činnosti veden jako obchodní podnik a není-li ani firma podnikatele zapsána v obchodním rejstříku dle § 2, pak se na smlouvy o přepravě použijí ustanovení prvního oddílu čtvrté knihy podpůrně, to však neplatí pro §§ 348–350.<sup>174</sup>

Zcela zásadním rozdílem oproti české úpravě přepravních smluv je tedy především skutečnost, že německý právní řád poskytuje speciální úpravu pro podnikatele. Přičemž na otázky, které nejsou v HGB upraveny, je nutné použít ustanovení BGB.

Kromě obchodního a občanského zákoníku obsahuje relevantní úpravu také německý zákon o přepravě zboží v silniční dopravě (Güterkraftverkehrsgesetz), který se vztahuje na přepravu zboží v rámci podnikatelské činnosti nebo na přepravu zboží za úplaty vozidly, která mají včetně přívěsu celkovou hmotnost vozidla vyšší než 3,5 tuny.<sup>175</sup>

Své místo má i v této souvislosti Úmluva CMR, jejíž ustanovení se použijí i na vnitrostátní přepravu zásilky.<sup>176</sup>

#### **5. 2. 2. 2. Smluvní strany přepravní smlouvy**

„Smlouvou o přepravě věci se přepravce zavazuje přepravit zásilku do místa určení a odevzdat ji příjemci. Odesílatel se zavazuje zaplatit přepravné v ujednané výši.“<sup>177</sup> Ustanovení německého obchodního zákoníku je velice podobné ustanovení českému, smluvními stranami jsou stejně jako dle české úpravy zpravidla odesílatel a dopravce. Příjemce zásilky opět ve většině případů není smluvní stranou, ale pouze osobou, které ze smlouvy plynou výhody. Účast jiných osob na smlouvě však opět není vyloučena a lze ujednat.<sup>178</sup>

#### **5. 2. 2. 3. Náležitosti přepravní smlouvy**

I co se podstatných náležitostí přepravní smlouvy týče, je německá úprava shodná s úpravou českou. Patří mezi ně specifikace zásilky, která má být přepravena, specifikace místa odeslání a místa určení a dále závazek dopravce zásilku přepravit z místa odeslání do místa určení a závazek odesílatele uhradit za přepravu přepravné.<sup>179</sup> Jedná se o smlouvu konsensuální, pojmově úplatnou.<sup>180</sup>

---

<sup>174</sup> §407 odst. 3 HGB; vlastní překlad.

<sup>175</sup> §1 odst. 1 německého zákona o přepravě zboží v silniční dopravě (Güterkraftverkehrsgesetz).

<sup>176</sup> KOLLER, Ingo. *Transportrecht : Kommentar zu Land-, Luft- und Binnengewässertransport von Gütern...*, s. 1019.

<sup>177</sup> §407 odst. 1 a 2 HGB, vlastní překlad.

<sup>178</sup> KOLLER, Ingo. *Transportrecht : Kommentar zu Land-, Luft- und Binnengewässertransport von Gütern...*, s. 25, 26.

<sup>179</sup> §407 HGB.

<sup>180</sup> KOLLER, Ingo. *Transportrecht : Kommentar zu Land-, Luft- und Binnengewässertransport von Gütern...*, s. 31.

### **5. 2. 3. Komparace právní úpravy přepravních smluv v ČR a v SRN, která doplňuje ustanovení Úmluvy CMR u vybraných otázek**

#### **5. 2. 3. 1. Uzavření přepravní smlouvy**

Dle HGB vznikne smlouva o přepravě, dojde-li k uzavření přepravní smlouvy mezi odesílatelem a dopravcem. Uzavření smlouvy se bude řídit obecnými pravidly pro uzavírání smluv a výkladovými pravidly stanovenými v německém občanském zákoníku (§§133, 145 a násl., 157 BGB).<sup>181</sup>

Dle českého právního řádu budou zrovna tak použitelná obecná ustanovení občanského zákoníku<sup>182</sup>, přičemž úpravy nevykazují žádné podstatné rozdíly.

#### **5. 2. 3. 2. Druh dopravního prostředku a volba cesty přepravy**

Dle německého právního řádu platí, že si strany mohou způsob přepravy (druh dopravního prostředku a cestu přepravy) volně ujednat, a to i pokud by zvolený způsob přepravy byl k tíži odesílatele.<sup>183</sup> Nutné však je pohybovat se v rámci obecných ustanovení německého občanského zákoníku.<sup>184</sup>

Pokud nedošlo k výslovnému ujednání stran nebo nelze-li druh dopravního prostředku a volby cesty odvodit z praxe či chování stran, je dopravce oprávněn zvolit dopravní prostředek dle vlastního spravedlivého uvážení.<sup>185</sup>

Ani český právní řád neobsahuje konkrétní ustanovení, dle kterých by se měl určit druh dopravního prostředku a volba cesty přepravy. Obecná ustanovení českého občanského zákoníku stanovují podobný rámec jako německá právní úprava, a proto se ani zde neobjevují žádné podstatné rozdíly.

#### **5. 2. 3. 3. Nakládka, vykládka, uložení**

V německé právní úpravě je nutné v souvislosti s nakládkou, vykládkou a uložením zmínit především § 412 německého obchodního zákoníku, resp. jeho odstavce 1–3:

---

<sup>181</sup> KOLLER, Ingo. *Transportrecht : Kommentar zu Land-, Luft- und Binnengewässertransport von Gütern...*, s. 25.

<sup>182</sup> § 1724 a násl. OZ.

<sup>183</sup> Rozsudek Vrchního zemského soudu v Mnichově (Oberlandesgericht München) ze dne 17.7.2014, sp. zn. 23 U 4545/13.

<sup>184</sup> Zejména § 138 BGB, který stanovuje zákaz porušení dobrých mravů.

<sup>185</sup> KOLLER, Ingo. *Transportrecht : Kommentar zu Land-, Luft- und Binnengewässertransport von Gütern...*, s. 52, 53.



„(1) Nevyplývá-li z okolností či zvyklostí právního styku něco jiného, je odesílatel povinen zásilku naložit, uchytit a vyložit tak, aby byla přeprava bezpečná. Dopravce je povinen dbát na to, aby zásilka byla bezpečně naložená.

(2) Za dobu nakládky a vykládky, která bude v případě neexistence odchylného ujednání učiněna v době přiměřené danému případu a okolnostem, nelze požadovat žádnou zvláštní odměnu.

(3) Čeká-li dopravce z důvodu ujednání ve smlouvě nebo z důvodu, které nespadají do jeho rizikové oblasti, delší dobu, než byla-li ujednaná doba nakládky a vykládky, má nárok na přiměřenou odměnu (poplatek za zdržení).“<sup>186</sup>

Dále lze zmínit § 417 HGB, který upravuje práva dopravce při nedodržení doby nakládky, přičemž nedodržení přiměřené lhůty pro nakládku dodatečně poskytnuté dopravcem, může vést až ke vzniku práva dopravce vypovědět smlouvu a uplatňovat nároky dle § 415 odst. 2 HGB.<sup>187</sup>

V tomto případě je komparace s českou úpravou již zajímavější, neboť zatímco německý obchodní zákoník upravuje poměrně přesně práva i povinnosti odesílatele i dopravce v souvislosti s nakládkou a vykládkou,<sup>188</sup> český občanský zákoník mlčí.<sup>189</sup> V praxi se nicméně vychází z toho, že nakládku má provést odesílatel, neboť je tzv. zbožiznalcem, tedy osobou, která ví, jak se má zásilka naložit, umístit a upevnit.<sup>190</sup>

Pojem poplatek za zdržení český právní řád ani nezná, dopravci na něj tudíž nemůže vzniknout ze zákona nárok.<sup>191</sup> V úvahu by přicházely nároky z titulu náhrady škody dle obecných ustanovení o náhradě škody.<sup>192</sup>

V případě volby českého práva jako práva rozhodného lze doporučit výslovné sjednání práv a povinností stran v souvislosti s nakládkou, vykládkou a uložením zásilky v přepravní smlouvě. Lze takto předejít případným sporům a právní nejistotě.

---

<sup>186</sup> § 412 odst. 1-3 HGB, vlastní překlad; pozn. k překladu: pojem *Standgeld* přeložen jako *poplatek za zdržení*.

<sup>187</sup> § 417 odst. 1, 2 HGB.

<sup>188</sup> Srov. KOLLER, Ingo. *Transportrecht : Kommentar zu Land-, Luft- und Binnengewässertransport von Gütern...*, 125 a násl.

<sup>189</sup> Srov. HORSKÁ, Miroslava. *Nakládka a vykládka zboží – legislativní požadavky* [online], BOZPprofi [cit. 19.02.2021].

<sup>190</sup> *Účast řidiče při nakládce a jeho odpovědnost za vzniklou škodu*. [online]. DCNEST: dopravcům a řidičům parťákem pro celý svět. 301 Moved Permanently [cit. 17.03.2021].

<sup>191</sup> S tímto pojmem pracovala vyhláška č. 211/1964 Sb.(§11, 13, 14), která však již není platná.

<sup>192</sup> § 2894 a násl. OZ.

### 5. 2. 3. 4. Odměna

Klíčovým ustanovením německého právního řádu je § 420 HGB, který se týká platby a výpočtu přepravného. Říká, že přepravné se platí při dodání zboží a že má dopravce nad rámec přepravného nárok na náhradu nákladů, pokud byly vynaloženy na zboží a považoval-li je vzhledem k okolnostem za nezbytné.<sup>193</sup>

Co se týče výše přepravného, bude záležet primárně na ujednání stran. Není-li však ujednána a nelze-li odvodit od zavedené obchodní praxe stran, platí, že je odměna za přepravu stanovena ve výši obvyklé.<sup>194</sup> Promlčení nároku se posoudí podle § 439 HGB.

Co se týče výše přepravného, je úprava v českém právním řádu německé úpravě podobná. § 2564 odst. 2 výslovně stanovuje: „*Není-li výše přepravného ujednána, náleží dopravci přepravné obvyklé v době uzavření smlouvy s přihlédnutím k obsahu zásilky.*“<sup>195</sup>

Český občanský zákoník se vyjadřuje i ke splatnosti přepravného. Říká, že přepravné je splatné bez zbytečného odkladu po provedení přepravy do místa určení.<sup>196</sup> Zde nacházíme rozdíl oproti německé úpravě, dle té je přepravné splatné při dodání nebo dokončení přepravy bez ohledu na přijetí. Dopravce je povinen odevzdat zboží, až je-li zřejmé, že je druhá strana připravena zaplatit přepravné.<sup>197</sup> Nárok na zaplacení se stane splatným dogmaticky přesně vteřinu před úplným odevzdáním zásilky.<sup>198</sup> V tomto ohledu poskytuje německá úprava větší ochranu dopravci.

V německém obchodním zákoníku je dále stanoveno, že nárok na přepravné zanikne, je-li nemožné přepravu uskutečnit. Pokud je však přeprava z důvodu překážek při přepravě či dodání předčasně ukončena, náleží dopravci část přepravného za uskutečněnou část přepravy, je-li tato v odesílatelově zájmu.<sup>199</sup> Podobnou úpravu poskytuje i § 2565 OZ.

Německá úprava navíc oproti české úpravě zohledňuje variantu, kdy dojde k prodlení po začátku přepravy a před doručením zboží na dodací místo. Závisí-li toto prodlení na

---

<sup>193</sup> § 420 odst. 1 HGB.

<sup>194</sup> § 632 BGB, § 354 HGB; KOLLER, Ingo. *Transportrecht : Kommentar zu Land-, Luft- und Binnengewässertransport von Gütern*, ..., s. 246.

<sup>195</sup> § 2564 odst. 2 OZ.

<sup>196</sup> § 2564 odst. 1 OZ.

<sup>197</sup> srov. § 421 HGB; § 274 německého občanského zákoníku – *Erfüllung Zug um Zug*.

<sup>198</sup> KOLLER, Ingo. *Transportrecht : Kommentar zu Land-, Luft- und Binnengewässertransport von Gütern*..., s. 246.

<sup>199</sup> § 420 odst. 2 HGB.

důvodech, které spadají do rizikové oblasti odesílatele, náleží dopravci kromě přepravného také přiměřená náhrada.<sup>200</sup> I zde lze tedy říci, že německá úprava poskytuje dopravci větší ochranu.

Stejně tak tomu je u výše zmíněného nároku na náhradu nákladů vyplývajícího z německé úpravy. Dopravce má nárok na náhradu nákladů, které vynaložil na zboží, mohl-li to vzhledem k okolnostem považovat za nutné.<sup>201</sup> Může se jednat např. o náklady na nový obal zásilky, byl-li původní obal poškozen, náklady na proclení, výdaje vzniklé v souvislosti se zabavením věci nebo výdaje na zachování zásilky.<sup>202</sup> Úprava přepravní smlouvy v českém občanském zákoníku tuto situaci nezohledňuje.

### 5. 2. 3. 5. *Postoupení pohledávky*

Postoupení pohledávky připouští obě národní úpravy<sup>203</sup>, přičemž se navzájem výrazně neodlišují. Za důležité se však jeví upozornit na speciální úpravu v německém obchodním zákoníku, která za splnění specifických podmínek stanovených v zákoně umožňuje dlužníkovi plnit původnímu věřiteli místo věřiteli novému.<sup>204</sup>

### 5. 2. 3. 6. *Zástavní právo*

Zástavní právo dopravce vyplývá v německém právním řádu z ustanovení § 440 HGB. „Dopravce má zástavní právo k zásilce odesílatele nebo třetí osoby, která souhlasila s přepravou zásilky, která mu byla předána k přepravě, pro všechny nároky vyplývající z přepravní smlouvy.“<sup>205</sup> Zástavní právo existuje, dokud má dopravce zboží k dispozici a jeho trvání pokračuje také po dodání, pokud dopravce toto právo uplatnil do tří dnů u soudu a pokud je zásilka stále v držbě příjemce.<sup>206</sup>

Česká úprava zástavního práva je obsažena v § 2571 OZ a stanovuje, že dopravce má k zásilce zástavní právo k zajištění dluhů vyplývajících ze smlouvy. Oproti německé úpravě však jen do té doby, dokud se zásilkou může nakládat.<sup>207</sup> Lze tedy říci, že i v tomto případě poskytuje dopravci německá úprava příznivější podmínky než úprava česká.

Rozdíl je také v pořadí několika různých zástavních práv váznoucích na věci (a z toho vyplývající přednosti uspokojení těchto jednotlivých zástavních práv), přičemž německá

---

<sup>200</sup> § 420 odst. 4 HGB.

<sup>201</sup> § 420 odst. 1 HGB.

<sup>202</sup> STAUB, Hermann. *Handelsgesetzbuch: HGB, Band 12: §§ 407-424; 436-442*, 5. völlig neu bearbeitete Auflage. De Gruyter 2014; s. 161.

<sup>203</sup> § 398 a násl. BGB ve spojení § 354a HGB; § 1879 a násl. českého OZ.

<sup>204</sup> § 354a odst. 1 HGB.

<sup>205</sup> § 440 odst. 1 věta 1 HGB, vlastní překlad.

<sup>206</sup> § 440 odst. 2 a 3 HGB.

<sup>207</sup> § 2571 odst. 1 OZ.

úprava zohledňuje např. i případné zástavní právo komisionáře a správce skladu. Dle českého právního řádu má „*zástavní právo dopravce přednost před zástavními právy dříve vzniklými a zástavní právo dopravce má přednost před zástavním právem zasílatele.*“<sup>208</sup>

Dle německého právního řádu, vázne-li na věci několik různých zástavních práv vyplývajících z §§ 397, 440, 464, 475b a 495, má přednost právo později vzniklé před právem dříve vzniklým.<sup>209</sup> Všechna tato zástavní práva však mají přednost před zástavními právy komisionáře a správce skladu, která nevznikla z přepravní smlouvy, a zástavním právem zasílatele a dopravce.<sup>210</sup>

### 5. 2. 3. 7. Zadržovací právo

K zásilce a doprovodným dokumentům může vzniknout rovněž zadržovací právo, a to dle obou národních právních úprav. Dle německého právního řádu vyplývá zástavní právo z § 273 BGB a z § 369 HGB. Pro vznik tohoto práva je zejména nutné, aby nebylo smluvně vyloučeno, aby existovaly vzájemné pohledávky stran a aby dluh dlužníka byl splatný.<sup>211</sup> Reálně tak bude moci nastat až těsně před plánovaným vydáním zásilky, vzhledem k tomu, že výše bylo vysvětleno, že nárok na zaplacení přepravného se stane splatným vteřinu před úplným odevzdáním zásilky.

Český právní řád vyžaduje rovněž, aby dluh, na jehož základě má vzniknout zadržovací právo, byl splatný.<sup>212</sup> Vzhledem k tomu, že přepravné je splatné bez zbytečného odkladu po provedení přepravy do místa určení, jak již bylo uvedeno výše, nemělo by zadržovací právo reálně využití. Česká právní úprava však stanovuje výjimky, kdy lze zadržovacím právem zajistit i dluh nesplatný.<sup>213</sup> Je tomu tak v případech: „*nezajistí-li dlužník dluh jinak, ač jej podle smlouvy nebo podle zákona zajistit měl, prohlásí-li dlužník, že dluh nesplní, nebo stane-li se jinak zřejmým, že dlužník dluh nesplní následkem okolnosti, která u něho nastala a která věřiteli nebyla ani nemohla být známa při vzniku dluhu.*“<sup>214</sup>

### 5. 2. 3. 8. Výpověď smlouvy

Jak již bylo uvedeno výše, Úmluva CMR neobsahuje úpravu výpovědi smlouvy před převzetím zásilky dopravcem, zároveň ho však ani nevylučuje. V případě aplikace německého

---

<sup>208</sup> § 2571 odst. 2 OZ.

<sup>209</sup> § 442 odst. 1 HGB.

<sup>210</sup> § 442 odst. 2 HGB.

<sup>211</sup> § 273 odst. 1 BGB.

<sup>212</sup> § 1395 odst. 1 OZ.

<sup>213</sup> § 1395 odst. 2 OZ.

<sup>214</sup> § 1395 odst. 2 OZ.

právního řádu, bude nutno vycházet z § 415 HGB, který se zabývá právě výpovědí smlouvy ze strany odesílatele.<sup>215</sup> Ten stanovuje:

*„(1) Odesílatel má právo přepravní smlouvu kdykoli vypovědět.*

*(2) Vypoví-li odesílatel, může dopravce požadovat buď:*

*1. sjednané přepravné, případný poplatek za zdržení, vynaložené náklady snížené o to, co bylo z důvodu zrušení smlouvy ušetřeno, jinak nabyto nebo co si chtěl odesílatel ve zlé víře ponechat, nebo*

*2. třetinu sjednaného přepravného (fautní přepravné<sup>216</sup>).*

*Vypověděl-li odesílatel smlouvu z důvodů, které spadají do rizikové oblasti dopravce, nárok podle věty 1. bod 2 nevznikne, v takovém případě nevznikne ani nárok podle věty 1. bod 1, není-li provedení přepravy v zájmu odesílatele.*

*(3) Bylo-li zboží naloženo ještě před vypovězením smlouvy, může dopravce vůči odesílateli zasáhnout dle opatření § 419 odst. 3 vět 2 až 4 nebo požadovat po odesílateli, aby zboží bezodkladně vyložil. Dopravce je povinen vyložení zboží strpět jen tehdy, není-li to nevýhodné pro jeho provoz a nehrozí-li kvůli tomu vznik škody odesílateli nebo příjemcům jiných zásilek. Vypověděl-li odesílatel smlouvu z důvodů, které spadají do rizikové oblasti dopravce, je dopravce povinen, odlišně od ustanovení věty 1 a 2, již naložené zboží bezodkladně a na vlastní náklady vyložit.“<sup>217</sup>*

Opět narážíme na situaci, kdy německá právní úprava je mnohem obsáhlejší a konkrétnější než úprava česká. Český občanský zákoník žádná konkrétní práva a povinnosti související s výpovědí přepravních smluv nestanovuje. Lze odkázat pouze na všeobecná ustanovení o závazcích, kde je východiskem § 1998 OZ, který stanovuje, že závazek lze vypovědět, jen ujedná-li si to strany nebo stanoví-li tak zákon.<sup>218</sup> Při volbě práva českého jako

---

<sup>215</sup> *Kündigung durch den Absender.*

<sup>216</sup> *Faufracht.*

<sup>217</sup> § 416 HGB, vlastní překlad.

<sup>218</sup> § 1998 odst. 1 OZ; pozn. zákon tak stanoví např. v § 1999, 2000.

práva rozhodného vyvstává tedy vyšší potřeba kvalitních smluvních ujednání. Pokud pro jednu ze stran, zejména pro odesílatele, je možnost výpovědi smlouvy žádoucí, bude jí nutné zakotvit do přepravní smlouvy.

### 5. 2. 3. 9. Odstoupení od smlouvy

Obě národní úpravy práva odstoupit od smlouvy jsou koncipovány podobně. Dle obou úprav může právo na odstoupení od smlouvy vzniknout buď ze smlouvy nebo ze zákona.<sup>219</sup> Rozdíl však spočívá v účincích odstoupení. Dle českého právního řádu totiž odstoupení působí *ex tunc*<sup>220</sup>, zatímco dle německého *ex nunc*<sup>221</sup>. Ačkoli by se mohlo zdát, že tato skutečnost způsobí, že účinky odstoupení od smlouvy budou podle obou úprav zásadně odlišné, není tomu tak. Dle české úpravy se závazek zrušuje od počátku a strany jsou povinny vrátit si, co již bylo plněno. Dle německé úpravy se oproti tomu závazek neruší, nýbrž se proměňuje v nový závazek (tzv. *Rückgewährschuldverhältnis*), z kterého stranám rovněž plyne povinnost vrátit si navzájem to, co již bylo plněno.<sup>222</sup> Jedná se tedy o rozdíl spíše v teoretické a argumentační rovině, nikoli v rovině praktické.

### 5. 2. 3. 10. Vadné plnění

Jak již bylo zmíněno, Úmluva CMR upravuje několik základních situací vadného plnění, které mohou nastat – zejména poškození zásilky, ztrátu zásilky, překročení lhůty pro poskytnutí plnění a nároky dopravce vyplývající z překážek při přepravě či dodání zásilky. Vadné plnění zahrnuje však velké množství dalších situací, které přicházejí v úvahu a které budou muset být řešeny podle národních právních řádů. Často bude nutné nahlédnout do obecných úprav závazkových práv.

#### **Před uzavřením smlouvy:**

Vady mohou nastat už před uzavřením smlouvy u kontraktačního procesu,<sup>223</sup> český i německý právní řád znají institut předsmluvní odpovědnosti a připouští případný vznik nároku na náhradu škody z nepoctivého jednání o smlouvě.<sup>224</sup> Oba právní řády rovněž reagují na

---

<sup>219</sup> Srov. § 2001 českého OZ; MUSIELAK, Hans-Joachim, HAU, Wolfgang; *Grundkurs BGB*; 14. Auflage, München: C.H.Beck, 2015, s. 260.

<sup>220</sup> § 2004 odst. 1 českého OZ.

<sup>221</sup> MUSIELAK, Hans-Joachim, HAU, Wolfgang; *Grundkurs BGB*; 14. Auflage, München: C.H.Beck, 2015, s. 260; srov. § 346 odst. 1 BGB.

<sup>222</sup> GSELL, Beate a kol. (Ed.) *beck-online. GROSSKOMMENTAR*, [cit. 17.03.2020]; BGB § 346 Rn. 153.

<sup>223</sup> KOLLER, Ingo. *Transportrecht : Kommentar zu Land-, Luft- und Binnengewässertransport von Gütern...*, s. 1028.

<sup>224</sup> § 311 odst. 2 a 3 ve spojení s § 280 odst. 1 BGB; § 1728-1730 OZ.

případné zjištění nemožnosti plnění před uzavřením smlouvy, což by vedlo dle obou právních řádů k neplatnosti smlouvy.<sup>225</sup>

### **Po uzavření smlouvy před převzetím zásilky:**

Vady mohou nastat také například zpožděným přistavením vozidla nebo zpožděním nakládky ze strany odesílatele. Ustanovení Úmluvy CMR (čl. 17 ve spojení s čl. 19) dopadají jen na případy, kdy zboží dojde příjemci se zpožděním, nereagují však na možný vznik škody, který postihne odesílatele na základě toho, že nemůže naložit zboží tak, jak bylo ujednáno. Takovéto situace se budou dle německého práva řešit primárně dle ustanovení § 280 a 281 BGB, které se týkají porušení smluvních povinností.<sup>226</sup> Podobně i dle českého práva podle ustanovení § 2913, který stejně tak dopadá na případy porušení smluvních povinností. Poškozenému obecně náleží náhrada škody, v zákoně však není stanoveno, jak má být výše škody zjištěna. Judikatura vychází z náhrady pozitivní interesse (nahrazuje se rozdíl mezi přítomným a hypotetickým objemem jmění poškozeného, které by měl poškozený, pokud by ke škodě nedošlo), ze stejné koncepce vychází i německá právní úprava.<sup>227</sup>

Jinak se oproti tomu posoudí dle německého práva zpoždění nakládky způsobené odesílatelem. Úmluva CMR opět řešení pro takovéto případy neposkytuje. Dle německého právního řádu se nebude jednat o porušení smluvní povinnosti, případ se posoudí podle § 412 odst. 3 HGB – dopravci vznikne nárok na poplatek za zdržení.<sup>228</sup> Dle české úpravy se opět případ posoudí jako porušení smluvní odpovědnosti, přičemž poškozenému vznikne opět právo na náhradu škody.<sup>229</sup>

### **Po uzavření smlouvy po převzetí zásilky:**

V úvahu přicházejí různé situace. Jednou z nich je například případ, kdy dopravce z důvodu překážek nemůže pokračovat v dopravě. Tato oblast je v zásadě upravena v Úmluvě CMR (např. čl. 14, 16), z národních úprav bude však nutné použít doplňující ustanovení o tom, jak se za takovýchto podmínek posoudí nárok na přepravné.<sup>230</sup> Úmluva CMR

---

<sup>225</sup> KOLLER, Ingo. *Transportrecht : Kommentar zu Land-, Luft- und Binnengewässertransport von Gütern...*, s. 69; § 37 odst. 2 OZ.

<sup>226</sup> Tamtéž, s. 69.

<sup>227</sup> HULMÁK, Milan. *Občanský zákoník VI: závazkové právo: zvláštní část (§ 2055-3014): komentář*. Praha: C.H. Beck, 2014. Velké komentáře., s.1565-1577; rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 29. 2. 2012, sp. zn. 23 Cdo 4110/2009; rozsudek Nejvyššího soudu České republiky ze dne 24. 2. 2009, sp. zn. 23 Cdo 5329/2008; rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 5. 12. 2018, sp. zn. 32 Cdo 2404/2018.

<sup>228</sup> KOLLER, Ingo. *Transportrecht : Kommentar zu Land-, Luft- und Binnengewässertransport von Gütern...*, s. 69.

<sup>229</sup> § 2913 OZ.

<sup>230</sup> § 2565 OZ, § 420 odst. 2 a 3 HGB.

reaguje také na případy, kdy dojde ke zpoždění přepravy, a upravuje nároky z toho vyplývající.<sup>231</sup>

Co se týče dalšího vadného plnění a porušení smluvní povinnosti, upravuje Úmluva CMR několik konkrétních problematických situací<sup>232</sup>, nejedná se však v tomto ohledu o ucelenou úpravu.<sup>233</sup> Pokud škody v případném sporu nebyly způsobeny v Úmluvě CMR normovanými variantami porušení smluvní povinnosti, budou mít velký význam národní úpravy porušení smluvní povinnosti.<sup>234</sup>

Na základě výše zmíněného lze úpravu vadného plnění v Úmluvě CMR vyhodnotit jako dostačující. Dopadá na většinu myslitelných případů a mezery, ve kterých je použitelné národní právo, se z větší části vyplní na základě obecných ustanovení občanských zákoníků, přičemž rozdíly mezi českou a německou národní úpravou nejsou nijak zásadní.

### **5. 2. 3. 11. Náložný list**

Jak již bylo uvedeno výše, Úmluva CMR nebrání stranám ujednat si vystavení náložného listu. Je-li rozhodným právem právo německé, uplatní se ustanovení § 443 a násl. HGB, je-li rozhodným právem právo české, použijí se ustanovení § 2572 a násl. OZ. Obě úpravy jsou v zásadě velmi podobné, co se formy i účinků náložného listu týče. V obou případech se jedná o cenné papíry, se kterými se pojí právo požadovat na dopravci vydání zásilky.<sup>235</sup>

Německá úprava oproti úpravě české přiznává držiteli náložného listu právo udělovat dopravci příkazy a disponovat se zásilkou, přičemž uděluje dopravci povinnost nechat si před splněním příkazů předložit náložný list.<sup>236</sup> Česká úprava přiznává jen osobě oprávněné z náložného listu právo přerušit přepravu.<sup>237</sup>

Na rozdíl od německé úpravy reaguje česká úprava na možnost ztráty či zničení náložného listu a stanovuje dopravci povinnost vydat odesílateli za zničený nebo ztracený náložný list náložný list nový s vyznačením, že se jedná o náhradní náložný list. Odesílatele

---

<sup>231</sup> Srov. 14 a násl., 17, 19, 20, 23, 29 Úmluvy CMR.

<sup>232</sup> Srov. čl. 10, 11 odst. 3, 17, 12 odst. 7, 16 odst. 2, 21, 22 odst. 2 Úmluvy CMR.

<sup>233</sup> KOLLER, Ingo. *Transportrecht : Kommentar zu Land-, Luft- und Binnengewässertransport von Gütern...*, s. 1029.

<sup>234</sup> Tzn. § 280 BGB ve spojení s § 433 HGB; § 2913 českého OZ.

<sup>235</sup> Srov. § 2572 OZ, § 455 HGB.

<sup>236</sup> § 446 HGB.

<sup>237</sup> § 2575 OZ.



však zavazuje k náhradě škody, která by případně dopravci vznikla v případě zneužití původního náložného listu.<sup>238</sup>

## **6. Závěr**

Tato práce si kladla za cíl prozkoumat význam a dostatečnost současné právní úpravy silniční nákladní dopravy obsažené v Úmluvě CMR, jakož i s tím související význam kolizního a vnitrostátního práva v této oblasti. O jednotlivých otázkách a případně navazujících podotázkách bude pro větší přehlednost pojednáno postupně v následujících podkapitolách.

### **6. 1. Zhodnocení významu kolizního práva**

V této práci bylo vysvětleno, že již na některé základní otázky vztahů vyplývajících z přepravní smlouvy Úmluva CMR nedopadá. Při řešení konkrétních případů bude vždy nutné zabývat se tedy i úpravou kolizního a následně vnitrostátního práva.

Význam kolizního práva je nezanedbatelný a spočívá zejména v určení rozhodného práva. Lze říci, že kolizní právo je jedním ze základních nástrojů řešení jednotlivých případů. Nutné je však upozornit na to, že všechny v předchozích kapitolách zmíněné kolizní normy nemají stejnou důležitost, zvláště s přihlédnutím k plynutí času a vývoji kolizního práva na úrovni Evropské unie.

Nejvyšší právní silou disponují kolizní normy zakotvené v Úmluvě CMR, nejedná se však o jednotnou a systematickou kolizní úpravu. Spíše to jsou nahodilá pravidla dopadající na velmi konkrétní situace.

Jednoznačně nejdůležitějším právním předpisem obsahující kolizní normy je v této souvislosti evropské nařízení Řím I. Pravidla zakotvená v tomto nařízení jsou východisky pro řešení vzniklých situací, na poli právních vztahů s mezinárodním prvkem vyplývajících z přepravních smluv jsou klíčová především ustanovení čl. 3, 5 a 12 nařízení Řím I. Nařízení Řím I je navíc ze své povahy přímo použitelné, čímž se zvyšuje jeho účinnost.

Menší význam je přiznán v této souvislosti ostatním zmíněným právním předpisům obsahující kolizní normy – Římské úmluvě, německému uvozovacímu zákonu k občanskému zákoníku (EGBGB) a českému zákonu o mezinárodním právu soukromém (ZMPS). Důvodem je především jejich omezená časová působnost (s plynutím času dopadají tyto právní předpisy na stále méně případů) a přebití těchto právních předpisů nařízením Řím I.

---

<sup>238</sup> § 2574 OZ.

## **6. 2. Zhodnocení významu vnitrostátního hmotného práva a výsledek komparace**

Vnitrostátní právo pochopitelně při řešení sporů s mezinárodním prvkem vyplývajících z přepravních smluv nelze opomenout, vždy bude nutné jeden z národních právních řádů aplikovat. V rámci této práce byly nalezeny některé otázky, které Úmluva CMR neupravuje a které bude nutné řešit dle národních právních řádů. Ačkoli základní problematika je Úmluvou CMR v zásadě pokryta, mohou tyto opomenuté otázky bez pochyby vyvrcholit ve spory mezi stranami.

Německý a český právní řád, kterým byla v této práci věnována pozornost, přicházejí s řešením těchto otázek. Lze shrnout, že obě právní úpravy jsou postaveny na stejných principech a zásadách a často, zvláště při absenci konkrétních ustanovení k jednotlivým problémům, povedou ke stejným závěrům. Jako zásadní rozdíl je třeba vyzdvihnout, že německý právní řád obsahuje speciální úpravu přepravy mezi podnikateli, kdežto český právní řád poskytuje jen úpravu obecnou.

Pravděpodobně s tím souvisí i skutečnost, že německá právní úprava přepravní smlouvy je podstatně rozsáhlejší a pokrývá více situací, které mohou nastat. Dále ji lze označit za více ochrannářskou, protože více chrání obě strany smlouvy, zejména však dopravce.

Důležité je však zmínit, že obě úpravy jsou založeny na autonomii vůle stran a že před úpravou nabízenou zákonem budou mít přednost ustanovení smlouvy, na kterých se strany shodly – pochopitelně vždy v mezích zákonného rámce. Přepravní smlouvy často obsahují odkazy na obchodní podmínky a obecně lze říci, že možnost doplnit smlouvu o vlastní ujednání je pro podnikatele zásadní. Pokud si strany za rozhodné právo zvolí právo české, bude potřeba kvalitních smluvních ujednání ještě zvýšena. Těmito smluvními ujednáními se mohou strany odchýlit od dispozitivních ustanovení občanského zákoníku, především by ale měly těmito ustanoveními upravit poměry, které český právní řád vůbec neřeší.

Německý právní řád se svými konkrétními a poměrně jednoznačnými ustanoveními zaručuje stranám vyšší právní jistotu a předvídatelnost. Domnívám se, že v případě smluvních stran, které chtějí ponechat úpravu svých právních vztahů primárně zákonným ustanovením, lze doporučit jako rozhodné právo právo německé.

### 6. 3. Zhodnocení významu a dostatečnosti Úmluvy CMR

Významu Úmluvy CMR byla již věnována podkapitola 3.3. V rámci ní bylo zmíněno, že důležitost Úmluvy CMR spočívá především v jejím kogentním charakteru. S tím souvisí i skutečnost, že Úmluva CMR neupravuje všechny otázky, které vyplývají z právních vztahů založených přepravní smlouvou v silniční nákladní dopravě.

Je zcela jasné, že se nejedná o komplexní úpravu. Lze však vyhodnotit, že se jedná o úpravu přesto dostačující. Zvláště s přihlédnutím k tomu, že v souladu se zásadou autonomie vůle smluvních stran není žádoucí, aby kogentní pravidla dopadala na všechny otázky, které by z těchto právních vztahů mohly vyplynout.

Je nutné při posuzování zohlednit také důvod vzniku Úmluvy CMR. Zásadní byla snaha zabránit konkurenčnímu tlaku větších podniků vůči podnikům menším. Tento fakt podtrhuje také skutečnost, že předmětem úpravy je především odpovědnost dopravce.

Pokud by se uvažovalo o rozšíření úpravy, bylo by možné uvažovat o doplnění ustanovení dispozitivního charakteru, která by poskytovala stranám větší právní jistotu při uzavírání smluv a snížila by potřebu rozsáhlých smluvních ujednání. Domnívám se však, že by to nebylo účelné. Úmluva CMR nemá za cíl být komplexní úpravou a její neúplnost je řešitelná pomocí kolizního práva a vnitrostátních právních řádů. Lze tedy říci, že neúplnost úpravy Úmluvě CMR na významu neubírá. Praxe navíc ukazuje, že podnikatelé často kladou důraz na uzavírání kvalitních smluv, které doplňují o odkazy na smluvní podmínky, čímž se snižuje případná právní nejistota, která by sama o sobě mohla vyplývat z neúplnosti Úmluvy CMR.

Zároveň lze vyzdvihnout stabilitu Úmluvy CMR. Úmluva CMR vznikla již v padesátých letech 20. století a byla od té doby pozměněna pouze dvěma protokoly. Výrazné změny od vstupu Úmluvy CMR v platnost v podstatě nebyly nutné. Kromě toho se působnost Úmluvy CMR stále rozšiřuje, a to z vlastní vůle států, které stanovují působnost Úmluvy CMR často i na vnitrostátní přepravu.

Po obsahové stránce spočívá význam Úmluvy CMR dále ve specifikaci listin rozhodných pro přepravu, což přispívá mimo jiné k harmonizaci a přehlednosti úprav právních vztahů vyplývajících z přepravní smlouvy, jakož i ve stanovených pravidlech pro odpovědnost stran. Jak bylo ukázáno v kapitole věnované koliznímu právu, má Úmluva CMR význam i z pohledu kolizního práva, neboť některá její ustanovení jsou kolizními normami. Úmluva CMR obsahuje i důležité procesní normy, které však byly v této práci v souladu s úzkým vymezením tématu práce opomenuty.

## Seznam použitých zdrojů

### Literatura

BĚLOHLÁVEK, Alexander J. *Římská úmluva a Nařízení Řím I: komentář v širších souvislostech evropského a mezinárodního práva soukromého: vydání k 17.12.2009*. Praha: C.H. Beck, 2009, clxviii, 1306 s.

FERRARI, Franco a kol. *Internationales Vertragsrecht: Rom I-VO, CISG, CMR, FactŮ: Kommentar*. 3. Auflage. München: C.H. Beck, 2018, xlii, 1731 s.

HOPT, Klaus J., MERKT Hanno, BAUMBACH, Adolf. *Handelsgesetzbuch mit GmbH & Co., Handelsklauseln, Bank- und Börsenrecht, Transportrecht (ohne Seerecht)*. 40. Neubearb. Aufl. München: C.H. Beck, 2021, xlvii, 2975 s.

HRÁDEK, Jiří. *Smlouvy o přepravě v občanském zákoníku: komentář*. Praha: C.H. Beck, 2017, xii, 227 s. Beckovy komentáře.

HULMÁK, Milan. *Občanský zákoník VI: závazkové právo: zvláštní část (§ 2055-3014): komentář*. Praha: C.H. Beck, 2014. Velké komentáře, xxv, 2046 s.

JESSER-HUß, Helga. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch: HGB, Band 7: Transportrecht: §§ 407-619*. 4. Aufl. München: C. H. Beck, 2020, XXXV, 2866 s.

KLÍMA, Karel. *Komentář k Ústavě a Listině*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2005. 1019 s.

KOLLER, Ingo. *Transportrecht: Kommentar zu Land-, Luft- und Binnengewässertransport von Gütern, Spedition und Lagergeschäft*, 10. völlig Neubearb. Aufl.: C.H. Beck, 2020, 1803 s.

KROFTA, Jiří. *Převážní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. Praha: Leges, 2009, 238 s.

KROPHOLLER, Jan. *Internationales Einheitsrecht: allgemeine Lehren*, Mohr Siebek, 1975, 386 s.

KUČERA, Zdeněk. *Mezinárodní právo soukromé*. 7., opr. a dopl. vyd. Brno: Doplněk, 2009.

MALACKA, Michal, RYŠAVÝ, Lukáš. *Mezinárodní právo soukromé: základy obecné a zvláštní části*. Praha: Leges, 2018, 207 s.

MAUNZ, Theodor, DÜRIG, Günter. *Grundgesetz – Kommentar; Loseblatt*. In 7 Leinenordnern, 92. Auflage. C.H.Beck, 2020, 16004 s.

MUSIELAK, Hans-Joachim, HAU, Wolfgang; *Grundkurs BGB*; 14. Auflage, München: C.H.Beck, 2015, 589 s.

ROUBAL, Tomáš. *Úmluva CMR a odpovědnost mezinárodního silničního dopravce za přepravovanou zásilku*. Praha: Verlag Dashöfer, 2015.

SEDLÁČEK, Pavel. *Úmluva CMR: (komentář): mezinárodní silniční nákladní doprava: soudní rozhodnutí: výklad jednotlivých ustanovení*. Praha: VOX, 2009, 622 s.

STAUB, Hermann. *Handelsgesetzbuch: HGB, Band 12: §§ 407-424; 436-442*, 5. völlig neu bearbeitete Auflage. De Gruyter 2014, 273 s.

STAUB, Hermann. *Handelsgesetzbuch: HGB, Band 14: CMR*, 5. völlig neu bearbeitete Auflage. De Gruyter 2017, 852 s.

ŠVESTKA, Jiří a kol. *Občanský zákoník: komentář*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2014. Komentáře (Wolters Kluwer ČR).

WIESKE, Thomas. *Transportrecht – schnell erfasst*, 4. Aufl. Springer Berlin, 2019, 367 s.

## **Odborné články**

GARCIMARTÍN ALFÉREZ, Francisco J. *The Rome I Regulation: Much ado about nothing?* The European Legal Forum: Forum iuris communis Europae 2008. v. 8, n. 2, březen/duben, str. I-66.

KUČERA, Václav. *Smluvní závazkové vztahy s mezinárodním prvkem* [online], EPRAVO.CZ, a.s. 1999 [cit. 19.02.2021]. Dostupné na <<https://www.epravo.cz/top/clanky/smluvni-zavazkove-vztahy-s-mezinarodnim-prvkem-98756.html>>.

LEIBLE, Stefan, LEHMANN, Matthias. *Die Verordnung über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht („Rom I“)*. RIW. 2008, č. 8, str. 528-543.

RADOŠOVSKÝ, Petr. *Rozhodné právo v závazkových vztazích z mezinárodního obchodu – kolizní normy obecně (Římská úmluva o právu použitelném na smluvní vztahy)* [online], EPRAVO.CZ, a.s. 1999 [cit. 19.02.2021].

Dostupné na <<https://www.epravo.cz/top/clanky/rozhodne-pravo-v-zavazkovych-vztazich-z-mezinarodniho-obchodu-kolizni-normy-obecne-rimska-umluva-o-pravu-pouzitelnem-na-smluvni-vztahy-22499.html>>

ZAGOL, Michal; MICHNA, Ondřej. *Náležitosti smlouvy o přepravě věci ve vztahu k právu na pojistné plnění* [online]. Právní prostor: Informační web nejen pro právníky, 2019 [cit. 17.03.2021]. Dostupné na <<https://www.pravniprostor.cz/clanky/obcanske-pravo/nalezitosti-smlouvy-o-preprave-veci-ve-vztahu-k-pravu-na-pojistne-plneni>>

## Internetové zdroje

BMI (Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat). *Völkerrechtliche Verträge* [online],[cit. 19. 2. 2021]. Dostupné na <<https://www.bmi.bund.de/DE/themen/verfassung/gesetzgebung/voelkerrecht/voelkerrecht-artikel.html>>.

HORSKÁ, Miroslava. *Nakládla a vykládka zboží – legislativní požadavky* [online], BOZPprofi [cit. 19.02.2021]. Dostupné na <[https://www.bozpprofi.cz/33/nakladka-a-vykladka-zbozi-legislativni-pozadavky-uniqueidgOkE4NvrWuOKaQDKuox\\_Z\\_WgL7CK2qDuf3lIXS\\_TvYo/?serp=1](https://www.bozpprofi.cz/33/nakladka-a-vykladka-zbozi-legislativni-pozadavky-uniqueidgOkE4NvrWuOKaQDKuox_Z_WgL7CK2qDuf3lIXS_TvYo/?serp=1)>

GSELL, Beate a kol. (Ed.) beck-online. GROSSKOMMENTAR; [cit. 17.03.2020]. Dostupné na <<https://beck-online.beck.de/Bcid/Y-400-W-BECKOGK-G-BGB-P-447-GI-F-II-2>>

*Účast řidiče při nakládce a jeho odpovědnost za vzniklou škodu.* [online]. DCNEST: dopravcům a řidičům parťákem pro celý svět. 301 Moved Permanently [cit. 17.03.2021]. Dostupné na <<https://www.dcnest.cz/cs/faq/kamionak-kdo-vlastne-je-je-to-ridic-nebo-skladnik>>

## Judikatura

Rozsudek Vrchního zemského soudu v Hamburku (Oberlandesgericht Hamburg) ze dne 3. 11. 1983, sp. zn. 6 U 118/83.

Rozsudek Vrchního zemského soudu v Mnichově (Oberlandesgericht München) ze dne 26. 11. 1997, sp. zn. 7 U 2672/97.

Rozsudek Vrchního zemského soudu v Mnichově (Oberlandesgericht München) ze dne 17. 7. 2014, sp. zn. 23 U 4545/13.

Usnesení německého Spolkového soudního dvora (Bundesgerichtshof) ze dne 27. 10. 1978, sp. zn. I ZR 114/76.

Usnesení německého Spolkového soudního dvora (Bundesgerichtshof) ze dne 28. 3. 1985, sp. zn. I ZR 194/82.

Usnesení německého Spolkového soudního dvora (Bundesgerichtshof) ze dne 15. 1. 1987, sp.zn.: I ZR 198/84.

Usnesení rakouského Nejvyššího soudu (Der Oberste Gerichtshof) ze dne 22.3.2002, sp. zn. 1Ob 292/01z.

Rozsudek Evropského soudního dvora ze dne 24. ledna 1991, sp. zn. C-339/89 (*ve věci Alsthom Atlantique SA vs. Compagnie de Construction Mécanique SA*) publikovaný v Sb. ESD, 1991.

Usnesení Nejvyššího soudu České republiky ze dne 11. 11. 2001, sp. zn. 21 Cdo 123/2001.

Rozsudek Nejvyššího soudu České republiky ze dne 24. 2. 2009, sp. zn. 23 Cdo 5329/2008.

Rozsudek Nejvyššího soudu České republiky ze dne 29. 2. 2012, sp. zn. 23 Cdo 4110/2009.

Rozsudek Nejvyššího soudu České republiky, ze dne 5. 12. 2018, sp. zn. 32 Cdo 2404/2018.

## **Právní předpisy**

Bürgerliches Gesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. 1. 2002, BGBl. I S. 42, ber. S. 2909, ber. 2003 I S. 738 zuletzt geändert durch Gesetz vom 31.01.2019 (BGBl. I S. 54).

Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuche in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. 9. 1994, BGBl. I S. 2494; 1997 I S. 1061, zuletzt geändert durch Artikel 10 des Gesetzes vom 22. 12. 2020 (BGBl. I S. 3328).

Gesetz vom 19. 5. 1956 zu dem Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) vom 16.8.1961, BGBl II 1961, 119, geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 5. Juli 1989 (BGBl. 1989 II S. 586).

Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland vom 23.05.1949, BGBl. Teil III, 100-1, zuletzt geändert durch Artikel 1 u. 2 Satz 2 des Gesetzes vom 29. 9. 2020 (BGBl. I S. 2048).

Güterkraftverkehrsgesetz vom 22. 6. 1998, BGBl. I S. 1485, zuletzt geändert durch Artikel 3a des Gesetzes vom 26. 11. 2020 (BGBl. I S. 2575).

Handelsgesetzbuch, BGBl. S. 219 zuletzt geändert durch Art. 8 des Gesetzes vom 8. Juli 2019 (BGBl. I S. 1002, 1018).

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy, Úř. věst. EU L 300, 14.11.2009, s. 72.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85, Úř. věst. EU L 102, 11.04.2006, s. 1.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008 ze dne 17. června 2008 o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy (Řím I). Úř. věst L 177, 4. července 2008, s. 6–16.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 ze dne 21. října 2009, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě, Úř. věst. EU L 300, 14.11.2009, s. 51.

Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 108/2006 Sb. m. s., o přístupu České republiky k Protokolu k Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR).

Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 28/2010 Sb. m. s., kterým se vyhlašuje nové úplné znění Dohody o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a o specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy (ATP).

Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 61/2008 Sb. m. s., kterým se nahrazuje vyhláška ministra zahraničních věcí č. 144/1982 Sb., o Celní úmluvě o mezinárodní přepravě zboží na podkladě karnetů TIR (Úmluva TIR).

Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 62/2010 Sb. m. s., kterým se nahrazují sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 108/1976 Sb., č. 82/1984 Sb. a č. 80/1994 Sb., o vyhlášení přijetí změn a dodatků Evropské dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR).

Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 66/2011 Sb. m. s., o přístupu České republiky k Dodatkovému protokolu k Úmluvě o přepravní smlouvě.

Úmluva o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy, otevřená k podpisu v Římě dne 19. června 1980; úř. věst. EU C 169, 08.07.2005, s.10.



Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě (Vyhláška č. 11/1975 Sb., Vyhláška ministra zahraničních věcí o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR)).

Ústavní zákon č. 1/1993 Sb. Ústava České republiky, ve znění pozdějších předpisů.

Vyhláška č. 64/1987 Sb., vyhláška ministra zahraničních věcí o Evropské dohodě o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR).

Zákon č. 89/2012, občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 91/2012, z. o mezinárodním právu soukromém, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů.

### **Historické verze**

Vyhláška č. 133/1964 Sb., vyhláška ministerstva dopravy o silničním přepravním řádu, ve znění vyhlášky č. 106/1984 Sb., účinné ke dni 1. 1. 1985.

Zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, ve znění zákona č. 428/2011 Sb., účinného ke dni 1. 1. 2013.

Zákon č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník, ve znění zákona č. 179/2013 Sb., účinného ke dni 1. 7. 2013.

## **Abstrakt**

Tato diplomová práce se zaměřuje na problematiku mezinárodní silniční dopravy zboží. Zabývá se Úmluvou CMR, která je zásadním právním předpisem v této oblasti, zkoumá její povahu, význam a komplexnost. Tato práce dále zkoumá ostatní relevantní právní předpisy, včetně norem kolizního a vnitrostátního hmotného práva.

Na příkladě přepravních smluv s mezinárodním prvkem, které mají vazbu na české či německé právo, je ukázán postup zjišťování rozhodného práva a zároveň je zkoumán význam vnitrostátního hmotného práva obou těchto zemí s ohledem na vnitřní meze Úmluvy CMR. Obě národní úpravy jsou porovnány, přičemž výsledky komparace ukazují, zda lze smluvním stranám doporučit české či německé právo jako právo rozhodné.

**Klíčová slova:** Mezinárodní právo soukromé – Úmluva CMR – kolizní právo – nařízení Řím I – mezinárodní silniční přeprava zboží – přepravní smlouva

## **Abstract**

This thesis deals with the issue of international road transport of goods. It focuses on the CMR Convention, which is a fundamental legal act in this area, and examines its nature, significance and complexity. This work further examines other relevant legislation, including conflict-of-laws and substantive national law.

By examining transport contracts with an international element, which are related to Czech or German law, the procedure for determining the applicable law is shown and at the same time is the significance of the substantive national law of both countries investigated with regard to the internal limit of the CMR Convention. Both national regulations are compared. The result of the comparison shows whether Czech or German law should be recommended to the contracting parties as the applicable law.

**Key words:** Private International Law – CMR Convention – Conflict of laws – Rome I Regulation – International carriage of goods by road – Contract of carriage