

**Vysoká škola logistiky o.p.s.**

**Pojištění odpovědnosti za škodu  
způsobenou mezinárodním silničním  
dopravcem**

(Diplomová práce)



**Vysoká škola  
logistiky**  
o.p.s.

## Zadání diplomové práce

student	<b>Bc. Radek Ambler, DiS.</b>
studijní program	Logistika
obor	Logistika

Vedoucí Katedry magisterského studia Vám ve smyslu čl. 22 Studijního a zkušebního řádu Vysoké školy logistiky o.p.s. pro studium v navazujícím magisterském studijním programu určuje tuto diplomovou práci:

Název tématu: **Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou mezinárodním silničním dopravcem**

Cíl práce:

Formulovat doporučení pro správný výběr odpovědnostního pojištění pro dopravce s možnostmi maximálního pojistného krytí. Navržená doporučení zhodnotit.

Zásady pro vypracování:

Využijte teoretických východisek oboru logistika. Čerpejte z literatury doporučené vedoucím práce a při zpracování práce postupujte v souladu s pokyny VŠLG a doporučeními vedoucího práce. Části práce využívající neveřejné informace uveďte v samostatné příloze.

Diplomovou práci zpracujte v těchto bodech:

Úvod

1. Odpovědnost za škodu silničního dopravce
2. Mezinárodní pravidla, úmluvy a změna legislativy pro vnitrostátní dopravu
3. Změna legislativy v praxi a související judikatura
4. Možnosti odpovědnostního pojištění za škodu silničního dopravce

Závěr

Rozsah práce: 55 – 70 normostran textu

Seznam odborné literatury:

NOVÁK, Radek a kol. Mezinárodní kamionová doprava a zasilatelství. Praha: C.H. Beck, 2013. ISBN 978-80-7400-514-5.

NOVÁK, Radek a kol. Přepravní, zasilatelské a logistické služby. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2011. ISBN 978-80-7357-735-3.

NOVOTNÝ, Petr, KOUKAL Pavel a Eva ZAHOŘOVÁ. Nový občanský zákoník. Praha: Grada, 2014. ISBN 978-80-247-5165-8.

ROUBAL, Tomáš. Úmluva CMR a odpovědnost mezinárodního silničního dopravce za přepravovanou zásilku. Praha: Verlag Dashöfer, [2015]. ISBN 978-80-87963-21-0.

Vedoucí diplomové práce:

Ing. Veronika Bučková, Ph.D.

Datum zadání diplomové práce:

30. 10. 2020

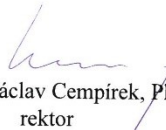
Datum odevzdání diplomové práce:

13. 5. 2021

Přerov 30. 10. 2020



Ing. Blanka Kalupová, Ph.D.  
vedoucí katedry



prof. Ing. Václav Cempírek, Ph.D.  
rektor

## Čestné prohlášení

Prohlašuji, že předložená diplomová práce je původní a že jsem ji vypracoval samostatně. Prohlašuji, že citace použitých pramenů je úplná a že jsem v práci neporušil autorská práva ve smyslu zákona č. 121/2000 Sb., o autorském právu, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Prohlašuji, že jsem byl také seznámen s tím, že se na mou diplomovou práci plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména § 60 – školní dílo. Beru na vědomí, že Vysoká škola logistiky o.p.s. nezasahuje do mých autorských práv užitím mé diplomové práce pro pedagogické, vědecké a prezentační účely školy. Užiji-li svou diplomovou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom povinnosti informovat o této skutečnosti Vysokou školu logistiky o.p.s.

Prohlašuji, že jsem byl poučen o tom, že diplomová práce je veřejná ve smyslu zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, zejména § 47b. Taktéž dávám souhlas Vysoké škole logistiky o.p.s. ke zpřístupnění mnou zpracované diplomové práce v její tištěné i elektronické verzi. Tímto prohlášením souhlasím s případným použitím této práce Vysokou školou logistiky o.p.s. pro pedagogické, vědecké a prezentační účely.

V Přerově, dne 13. 05. 2021



.....

podpis

## **Poděkování**

Rád bych prostřednictvím těchto slov, chtěl poděkovat Ing. Veronice Bučkové, Ph.D. vedoucí této bakalářské práce za její ochotu, trpělivost, čas a udělené cenné rady, bez kterých by tato práce jen těžko mohla vzniknout.

Dále bych chtěla poděkovat celé své rodině za neuvěřitelnou a nikdy nekončící podporu a motivaci projevovanou nejen při psaní této práce, ale po celou dobu mého školního a studijního života.

Velké poděkování patří i spolužákům za úžasné roky strávené studiem a vzájemnou motivaci vybízející ke stále lepším výkonům.

V neposlední řadě musím také poděkovat své ženě, který se na mém úspěchu podílela svým smyslem pro humor a podporou.

## **Anotace**

Cílem diplomové práce je formulovat doporučení pro správný výběr odpovědnostního pojištění pro dopravce s možnostmi maximálního pojistného krytí. Práce pojednává o odpovědnosti dopravce a pravidlech a úmluvách pro vnitrostátní i mezinárodní dopravu. Součástí pravidel a úmluv je i uvedení související legislativy a judikatury. Závěrečná část práce se věnuje výběru vhodného typu pojištění odpovědnosti pro silniční dopravce s ohledem na vznik možných odpovědnostních škod při přepravě zboží.

## **Klíčová slova**

Odpovědnost, silniční doprava, pojištění

## **Annotation**

The aim of the diploma thesis is to formulate recommendations for the correct choice of liability insurance for carriers and the possibilities of maximum insurance coverage. The thesis deals with the liability of the carrier and the rules and conventions is the introduction of related legislation and case law. The final part of the work is devoted to the selection of a suitable type of liability insurance for road hauliers with regard to the occurrence of possible liability damages in the transport of goods.

## **Keywords**

Responsibility, road transport, insurance

# Obsah

Úvod.....	9
1 Odpovědnost za škodu silničního dopravce .....	11
1.1 Obecná odpovědnost .....	11
1.1.1 Škoda .....	12
1.1.2 Zavinění .....	13
1.1.3 Riziko.....	14
1.2 Subjekty v silniční dopravě.....	15
1.2.1 Dopravce .....	15
1.2.2 Převážce .....	16
1.2.3 Speditér .....	16
1.2.4 Ostatní subjekty v dopravě .....	17
2 Mezinárodní pravidla, úmluvy a změna legislativy pro vnitrostátní dopravu.....	19
2.1 Mezinárodní silniční doprava.....	19
2.2 Úmluva CMR.....	22
2.3 Odpovědnost dopravce dle úmluvy CMR.....	24
2.3.1 Odpovědnost za ztrátu zásilky .....	24
2.3.2 Odpovědnost za překročení dodací lhůty.....	26
2.3.3 Doba dopravní odpovědnosti .....	27
2.3.4 Liberační důvody .....	29
2.3.5 Hrubá nedbalost dopravce .....	32
2.3.6 Další typy odpovědnosti dopravce.....	34
2.3.7 Odpovědnost za další osoby .....	36
2.4 Převážní smlouva v České právní úpravě.....	37
3 Změna legislativy v praxi a související judikatura .....	39
3.1 Uplatnění nároků při vzniku škody .....	39
3.2 Náhrada škody a její výpočet .....	40

3.3	Praktický příklad .....	41
3.4	Související soudní rozhodnutí .....	45
3.5	Vyšší cena zásilky a zvláštní zájem na dodání.....	47
4	Možnosti odpovědnostního pojištění za škodu silničního dopravce .....	48
4.1	Cílová skupina pojistného zájmu .....	48
4.2	Pojištění odpovědnosti dopravce.....	48
4.3	Pojistné podmínky.....	50
4.4	Pojistná smlouvy, produktový list a pojistný certifikát.....	51
4.5	Příklad pojištění .....	55
4.5.1	Nabídka pojistné ochrany .....	56
4.5.2	Rekapitulace důležitých informací pro volbu pojistné ochrany s maximálním možným krytím.....	61
4.6	Doporučení pojištění pro maximální možné pojistné krytí.....	62
	Závěr .....	64
	Seznam zdrojů.....	67
	Seznam grafických objektů.....	69
	Seznam zkratk .....	70
	Seznam příloh .....	71



# Úvod

Téma odpovědnost za škodu způsobenou mezinárodním silničním dopravcem jsem vybral z důvodu nedávné změny legislativy, která měla přímý vliv na tuto oblast logistických služeb a samo téma odpovědnosti je velmi zajímavé a důležité i v kontextu doby, kdy se stále mezinárodní silniční doprava rozvíjí, respektive roste objem tohoto druhu dopravy. Cílem diplomové práce je formulovat doporučení pro správný výběr odpovědnostního pojištění pro dopravce s možnostmi maximálního pojistného krytí.

Sama oblast odpovědnosti je z právního pohledu velmi složitá a spory týkající se této oblasti nezřídka končí u soudu. Je tomu zejména proto, že tato oblast zahrnuje velké množství situací, které jsou zcela individuální a soudy nikdy neřešené, a každé rozhodnutí soudů je pro orientaci v této problematice velmi důležité.

Diplomová práce je koncipována do čtyřech základních kapitol, které by měly tvořit ucelený souhrn informací týkajících se této problematiky a poslední čtvrtá kapitola by měla formulovat doporučení pro pojištění, které bylo stanoveno při zadání diplomové práce.

První kapitola je věnována odpovědnosti silničního dopravce za škodu, kdy je nejprve samotná odpovědnost popsána a následně jsou definovány důležité pojmy jako je škoda, zavinění a riziko na které je samozřejmě případná pojistná smlouva uzavřena. Současně jsou definovány subjekty v silniční přepravě zboží z důvodů jednoznačného definování z pohledu odpovědnosti za případnou škodu na přepravovaném zboží. Jedná se o dopravce, přepravce, speditéra a ostatní subjekty, se kterými se v dopravě setkáváme.

Druhá část práce se věnuje mezinárodním pravidlům, úmluvám a změnám legislativy pro vnitrostátní dopravu. Je uvedena důležitá úmluva CMR pro dopravu mezinárodní, která se týká odpovědnosti za zásilky. Kapitola se věnuje odpovědnosti za ztrátu zásilky, za překročení dodací lhůty a je uvedena doba dopravcovy odpovědnosti. Velmi důležité jsou liberační důvody, které jsou popsány, a dále je definována hrubá nedbalost dopravce a další typy odpovědností. Uvedena je také odpovědnost za další osoby, které se účastní dopravy zboží.

S výše popsáním úzce souvisí změna legislativy v praxi a související judikatura, která je uvedena ve třetí části práce. Současně s touto oblastí je popsáno uplatnění nároků na náhradu škody, samotná náhrada a její výpočet, praktický příklad výpočtu a s ním související soudní rozhodnutí. V této kapitole je také uvedena problematika vyšší ceny zásilky a zvláštního zájmu na dodání, které jsou využívány pro zboží s vyšší hodnotou.

Ve čtvrté kapitole se věnuji možnostem odpovědnostního pojištění za škodu silničního dopravce. Pro praktické doporučení je uvedena cílová skupina, která má pojistný zájem pro pojištění odpovědnosti dopravce. Jsou uvedeny pojistné podmínky, pojistná smlouva, produktový list a pojistný certifikát spolu s příkladem pojištění. Nabídky pojistné ochrany od více společností jsou uvedeny s ohledem na rozsah pojistného krytí a vyhodnocena vhodnost jednotlivých druhů připojištění.

Společnosti, které jsou uvedeny v rámci porovnání poskytovaných produktů byly vybrány zejména s ohledem na nabídku tohoto specifického produktu a jeho konkurenční možnosti týkající se rozsahu možnosti připojištění. Při porovnání jsem čerpal informace přímo od poskytovatelů těchto služeb, které jsou veřejně přístupné.

Závěrem diplomové práce zrekapituluji důležité informace pro výběr nejvhodnější varianty odpovědnostního pojištění pro silničního dopravce s vhodnou volbou pojistné ochrany a doporučím také pojištění pro maximální pojistné krytí.

# 1 Odpovědnost za škodu silničního dopravce

Součástí této první kapitoly je definování jednotlivých termínů a pojmů, které s tématem této práce souvisí. Nejprve budou definovány pojmy týkající se odpovědnosti za škodu, dále subjekty v přepravním řetězci a právní úprava České republiky, která s odpovědností za škodu úzce souvisí.

## 1.1 Obecná odpovědnost

Odpovědnost jako taková je pojem se kterým se setkáváme v občanském životě všichni. Jedná se o odpovědnost zejména za škodu, kterou můžeme naším jednáním způsobit třetí osobě. Tento termín je však používán nejen v pojišťovnictví ale i ve všech ostatních oblastech života. Nejsme odpovědni pouze za své činy, které mohou způsobit škodu, ale jistou míru odpovědnosti máme i za naše rozhodnutí, která náš život ovlivňují.

Pojem odpovědnost lze definovat jako ručení osoby za svá jednání. Jedná se tedy o povinnost nést důsledky za špatná rozhodnutí nebo činy. Právní odpovědnost lze rozčlenit na dvě fáze dle definice. *„První z nich – fáze primární – působí jako preventivně ochranné opatření – tedy potencionální sankce za porušení povinností, či za vznik právně významné události, jež škodní následky může vyvolat. Druhou fází je pak případné nesplnění primární povinnosti, které se projeví následujícím sankčním opatřením, tedy povinností škodu, nesplněním primární povinnosti, nahradit. Pro účely všeobecné praxe tak platí, že právní odpovědnost je sankcí za porušení právní povinnosti, případně za vznik právně významné skutečnosti, s níž je vznik škody spjat, s tím, že hrozbu sankcí lze považovat za potencionální fázi odpovědnosti, znamenající určitou možnost vzniku sankce.“* [1, s. 220]

Ke vzniku právní odpovědnosti patří protiprávní úkon pojištěné osoby, definovaný jako protiprávním jednání, nebo porušení, případně opomenutí právních předpisů, které vedou ke vzniku škody. Vznik újmy je poté v příčinné souvislosti s protiprávním jednání.

### 1.1.1 Škoda

Škodu můžeme definovat jako újmu, kterou lze následně vyjádřit v penězích. Dle znehodnoceného předmětu definujeme škody materiálního charakteru a škody nemateriálního charakteru. U škod materiálního charakteru lze zmínit např. poškození majetku nebo vznik neplánovaných výdajů. U škod s nemateriální povahou lze uvést např. škody na zdraví, škody na cti nebo škody týkající se duševního vlastnictví. Osoby, které odpovídají za vznik škody musí nahradit nejen škodu bezprostředně způsobenou ale také škodu ušlou neboli ušlý zisk, pokud je takováto škoda prokázána.

Dále lze rozlišovat škody dle její náhrady. Jedná se o škody nahrazované penězi, nebo škody nahrazené naturálním plněním. V převážné většině jsou však škody nahrazovány penězi z důvodu složitosti náhrady formou naturálního plnění. Škody lze členit také na přímé a nepřímé, škody skutečné a ušlý zisk, jak již bylo zmíněno. Náhradu škody také můžeme definovat dle jejího rozsahu na škody limitované a škody hrazené bez omezení.[1]

Skutečnou škodu lze definovat jako zmenšení majetku poškozeného určitou škodní událostí. S takovou událostí tedy souvisí náklady na odstraňování a zajišťování škody. Se zajišťováním škody, myšleno zabraňování vzniku většího rozsahu škody, souvisí i náhrada za ušlý výdělek poškozeného, v případě, že k němu došlo. Veškeré uvedené hodnoty zná české právo a jsou uznávány při náhradě způsobené škody. Náhrady škody lze také kombinovat. Část škody může být odškodněna penězi, např. ušlý zisk a část může být nahrazena v naturálním plnění. Obvykle se jedná o uvedení poškozené věci do původního stavu.

V případě škod, kdy rozlišujeme škody na limitované a bez omezení, je nutno uvést, že v občanském zákoníku nejsou stanoveny maximální limity náhrad. Nemáme tedy definovány horní hranice plnění, neboť ani nelze určit maximální hranici náhrady škody na zdraví či na cti. Náhrada škody by však měla odpovídat zásadám slušnosti a účelnosti. Pro příklad lze uvést, v této době diskutovanou náhradu za ztížení společenského uplatnění u osob, které jsou v trvalém kómatu např. po dopravní nehodě, kterou nezavinily. Onu slušnost a účelnost musí v těchto případech judikovat Nejvyšší soud ČR. S limitovanou náhradou škody se lze setkat v běžném životě např. v pracovním právu, kdy je každý zaměstnanec odpovědný za jím způsobenou škodu do čtyřapůlnásobku své

průměrné měsíční mzdy. Škodu způsobenou na věci stanovujeme obecně podle ceny kterou měla v době poškození. Náhradu za škodu na zdraví upravuje jak občanský zákoník, tak zákoník práce a její stanovení je nepoměrně sofistikovanější než stanovení výše škody na poškozené věci.

U škod týkajících se vnitrostátní a mezinárodní dopravy čelí jak dopravci, tak zasílatelé velké pravděpodobnosti nahodilé události se kterou je spojena finanční újma (škoda). Při přepravě může dojít k poškození zboží, nebo jeho ztrátě. Mezi nejčastější příčiny patří důsledky lidského chování a obecně činnost lidí. Jedná se např. o špatné uložení nákladu, odcizení nákladu, poškození vnější událostí jako jsou např. válečné události nebo terorismus. Rizikem mohou být také jevy, které nelze ovlivnit jako např. meteorologické přírodní jevy.

### **1.1.2 Zavinení**

V případě porušení jakékoli právní povinnosti, či nějakého smluvního závazku, úmyslně nebo z nedbalosti můžeme hovořit jako o zavinení. [2] U takového činu se zjišťuje, zda došlo k trestnému činu, způsobení škody nebo k přestupku. Z pohledu českého práva lze najít zavinení v trestním zákoníku, občanském zákoníku a přestupkovém zákoně.

Jak již bylo zmíněno, formy zavinení máme dvě a to úmyslné a nedbalostní. Nedbalostní dělíme dále na vědomé a nevědomé, a úmyslné na přímé a nepřímé. Přímý úmysl je takový čin, kdy osoba chtěla porušit zákon, případně někoho ohrozit a byla si vědoma, že se čin může podařit, ale i nemusí. Nepřímý úmysl lze definovat jako situaci, kdy osoba chtěla porušit zákon, případně někomu ublížit a bylo jí jedno zda při tom uškodí i někomu jinému. Vědomá nedbalost je taková situace, kdy si je osoba vědoma, že může někoho ohrozit a může porušit zákon, ale doufá a spoléhá se na to, že tato situace nenastane. Pro příklad uvádím vědomou nedbalost řidiče vozidla, který přesáhne nejvyšší povolenou rychlost v obci a při následné nehodě někoho usmrtí. Byl si vědom, že jede příliš rychle ale zároveň doufá, že se nic nestane a situaci svými schopnostmi zvládne. U nevědomé nedbalosti osoba nevěděla o tom, že porušuje zákon a svým chováním může někomu způsobit škodu. Jedná se např. o situaci, kdy se majitel na automobilu nenechá opravit brzdy, neboť se domnívá, že ještě vydrží a může vozidlo provozovat bez servisních prací. Následně se stane škoda zapříčiněná právě stavem brzd na vozidle. V soudnictví se často

setkáváme s problémem prokázání, zda se jednalo o nepřímý úmysl nebo již vědomou nedbalost.

Existují však i případy, kdy je způsobena škoda a nejedná se o protiprávní jednání. Typicky se jedná o krajní nouzi, nutnou sebeobranu, případně oprávnění použití zbraně v krajní situaci, kdy lze toto riziko podstoupit. V případě zavinění úmyslného, jedná se vždy o trestný čin. U zavinění z nedbalosti se jedná o odpovědnost za přešůpek a zavinění určité škody, vede k odpovědnosti za způsobenou škodu protiprávním jednáním.

### **1.1.3 Riziko**

Jako riziko lze uvést negativní stav, respektive určité nebezpečí, které může nastat. Při rozhodování musí každá osoba počítat s určitou možnou mírou nezdaru, tedy rizika, že záměr nevyjde tak jak byl zamýšlen. Lidé mají k míře rizika rozdílný vztah. Na jedné straně jsou lidé konzervativní a nerozhodní, kteří nechtějí podstoupovat příliš velkou míru rizika a na druhé straně jsou lidé, kteří naopak riziko vyhledávají za cenu vyšších možných zisků. Tito lidé jsou ochotni za rizika velkých zisků riskovat i velké ztráty. Převážná většina populace se však řadí k lidem, kteří se snaží podstoupovat menší míru rizika a neradí riskují.

Pojištění můžeme chápat jako nástroj na omezení rizika. Pravděpodobnou míru rizika tedy můžeme definovat jako pojistné riziko, které je vyvoláno pojistným nebezpečím. Pojistné riziko je tedy míra pravděpodobnosti, že dojde ke škodě na majetku nebo na zdraví. V rámci pojištění odpovědnosti se setkáváme se základními riziky, riziky pojistitelnými pouze různými druhy připojištění, riziky obtížně pojistitelnými, obvykle pouze po splnění určitých podmínek a riziky zcela nepojistitelnými. Veškerá pojistitelná rizika musí být jasně specifikovatelná, nahodilá, vyčíslitelná a pro pojistitele ekonomicky přijatelná.

V nákladní dopravě se vyskytují převážně rizika ztráty (odcizení), nebo poškození přepravované věci. Obvyklá jsou ale též rizika související s poruchami dopravních prostředků a s tím související případné nedodání přepravované věci v dohodnutých termínech. Rizika v dopravě musíme zohlednit také dle povahy přepravovaného zboží, které má na míru rizika vliv, případně na zkušenostech a schopnostech přepravce u složitějších a speciálních zásilek. Všechny uvedené okolnosti ovlivňují přepravní proces

a míru uvažovaných rizik. Do těchto rizik pak vstupuje ještě veličina vzdálenost přepravy a regionální odlišnosti nebo charakterové vlastnosti zemí, do kterých je zboží přepravováno.

## **1.2 Subjekty v silniční dopravě**

Ve vnitrostátní i mezinárodní dopravě se může vyskytovat mnoho subjektů. Ty hlavní, se kterými se setkáváme nejčastěji budeme definovat přesněji. Jedná se o dopravce, přepravce a speditéra. Na první pohled se může zdát, že jsou si pojmy významově dost podobné. Z právního pohledu, který souvisí s pojištěným odpovědnosti dopravce je tomu ale jinak.

### **1.2.1 Dopravce**

Dopravce je provozovatel dopravního prostředku, kterým je samotná doprava uskutečňována. Jedná se tedy o vykonavatele přepravy. Tento vykonavatel přepravy bývá i vlastníkem dopravního prostředku, pokud samozřejmě samotné dopravní prostředky nejsou v majetku třetích osob jako např. leasingových společností. Dopravce tedy v našem pojetí dopravuje zejména zboží po pozemních komunikacích, za které odpovídá. Z pohledu právního vztahu je tedy dopravce jedním ze subjektů přepravní smlouvy, která se řídí občanským zákoníkem, případně obchodním zákonem. V případě mezinárodní přepravy zboží, mají před obecnou právní úpravou přednost mezinárodní smlouvy, kterými je Česká republika vázána a smluvní ujednání v přepravních smlouvách podrobně upravují a definují odpovědnost dopravců.

Odpovědnost dopravce v mezinárodním prostředí týkající se silniční nákladní dopravy upravuje Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě (CMR). Ustanovení této úmluvy jsou pro české dopravce závazná. Dopravce dle této úmluvy CMR odpovídá za ztrátu zásilky, za její poškození mezi přijetím zásilky a vydáním zásilky adresátovi a také za překročení smluvně ujednaných dodacích lhůt.

Dopravce se může své odpovědnosti zcela nebo částečně zprostit v případech, kdy se jedná o vlastní vadu zásilky, nebo došlo k poškození z důvodu vlastního příkazu oprávněné osoby, nebo došlo k zásahu vyšší moci, případně se jednalo o zvláštní

nebezpečí související se skutečnostmi, které jsou uvedeny v Úmluvě CMR. Tyto okolnosti však musí dopravce prokázat. [3]

### **1.2.2 Přepravce**

Přepravce je subjekt definovaný jako vlastník zboží, které je přepravováno. Je tedy nutné jej vždy rozlišit od dopravce. Je to tedy objednatel dopravy, který si nechá náklad přepravovat přepravcem za určitou úplatu. Je to zákazník přepravce. Přepravce je vlastníkem zboží, který chce zboží přepravovat mezi dvěma, nebo více místy. Ze zákonné úpravy lze přepravce definovat také jako odesílatel nebo příkazce dopravy. Přepravci tedy mohou být nejen výrobce zboží ale také příjemce zboží, obchodník, importér nebo exportér a další.

### **1.2.3 Speditér**

Jako speditéra nazýváme již zmiňovaného zasílatele. Speditér projednává jednotlivé zakázky na dopravu, organizuje dopravu, přepravu zboží, stará se tedy o jeho distribuci a skladování. Jeho hlavní náplní je zařizování smluvní přepravy zboží, komunikace s jednotlivými zákazníky a dopravci, kteří zboží dopravují. Speditér dává záruku na zboží, připravuje dokumenty potřebné k přepravě zboží a zprostředkovává zakázky. Speditér je pojištěný na nečekané události, které mohou nastat a zákazníci se tedy nemusí obávat o hodnotu zboží, které s pomocí speditéra nechávají přepravovat.

Mezi hlavní povinnosti speditéra patří vykonávání činnosti s náležitou odbornou péčí, kterou musí poskytovat. Činnost musí být zajištěna hospodárně, kvalitně a pečlivě aby byly uspokojeny nároky přepravce. Speditér by též měl řádně pečovat o svěřené zboží a dokumenty se zbožím související. Na straně povinností je zejména, upozornit přepravce na nesprávnost nebo neproveditelnost zadaných pokynů, odpovídat za škodu na zásilce při přepravě zboží. Svou podnikatelskou činnost tedy musí krýt odpovídajícím odpovědnostním pojištěním. [4]



#### 1.2.4 Ostatní subjekty v dopravě

Hlavní subjekty dopravy jsme již definovali, nicméně ve vztahu k dopravci můžeme narazit na další osoby, které jsou pro dopravu a přepravu důležité. Jedná se o pracovníky, za které dopravce odpovídá. Z pohledu pracovníků se nejedná pouze o zaměstnance, ale také o dopravcovi zástupce, další přidružené pracovníky a osoby pracující na jiném právním základě. Nejedná se tedy o klasický pracovní poměr. Vždy se však jedná o osoby, které plní určitou roli v podniku dopravce. Ostatní osoby, které jsou použity při přepravě zboží a nepatří do kategorie pracovníci jsou např.:

- Poddopravce pokud je k přepravě použit a všechny osoby s poddopravcem k přepravě použité.
- Osoby, které převezmou povinnost v případě nehody vozidla toto vozidlo přeložit a osoby k tomu použité, případně najaté třetí osoby.
- Osoby, které oznamují znemožnění uskutečnění přepravy vzhledem k dojednaným ujednáním v přepravní smlouvě.
- Znalci, neboli havarijní komisaři, kteří se použijí např. při kontrole zásilky, nebo při jejím poškození. Komisaři vytvářejí kontrolní zprávu ke stavu zboží, případně ke stavu jeho znehodnocení při dopravní nehodě.
- Skladovatel, který skladuje převzaté zboží od dopravce, v případě, že dopravce nemá k dispozici vlastní skladovací prostory.
- Zasílatel, kterému je zboží poskytnuto za účelem provedení celního řízení. [5]

Doprovce zboží je odpovědný za jednání všech výše uvedených osob. Dopravce je odpovědný i za poddopravce a další poddopravce použité poddopravcem. Existují však i smluvní ujednání, která použití poddopravců výslovně zakazují. Důležitým bodem smlouvy o přepravě zboží je také ujednání, kdo je odpovědný za případnou škodu způsobenou při nakládce a vykládce zboží, nebo škodu způsobenou při přepravě ale související s nakládkou zboží. V případě, že odesílatel nebo příjemce nakládku a vykládku provedli sami, převzali tedy odpovědnost za tuto činnost, případně ji organizovali nebo na ni dohlíželi, za případnou vzniklou škodu ručí sami.

Při nehodě nebo poruše vozidla, které zásilku přepravuje musí dopravce uskutečnit veškeré možné kroky k dokončení sjednané přepravy a odpovídá za veškeré kroky a

jednání osob, které se na přepravě podílejí, případně které o překážkách v přepravě informují. Obdobně odpovídají za kroky soudního znalce (havarijního komisaře), který byl v takovém případě použit pro zadokumentování poškozené zásilky. Obdobně odpovídají za případného skladovatele, kterému zásilku svěří.

Existují však i osoby, které souvisí s přepravou zboží a za které dopravce neodpovídá. Typicky se jedná např. o osoby provádějící hygienickou kontrolu při přepravě, veterinární pracovníci při přepravě zvířat nebo celní úředníci, kteří způsobí škodu při celním uskladnění.[5]

## **2 Mezinárodní pravidla, úmluvy a změna legislativy pro vnitrostátní dopravu**

Mezinárodní pravidla a úmluvy týkající se jak vnitrostátní, tak mezinárodní dopravy jsou pro dopravce závazné. Změny legislativy musí dopravci velmi bedlivě sledovat, neboť z nich vyplývají práva a povinnosti, které jsou pro přepravu zboží podstatné.

### **2.1 Mezinárodní silniční doprava**

Silniční doprava je jeden z dopravních oborů, který zažívá největší rozvoj z oborů dopravy a to po celém světě. Jedná se o silniční kamionovou dopravu, jak vnitrostátní, tak mezinárodní. Velkému rozvoji vděčí kamionová doprava zvláště pružnosti, rychlosti a dostupnosti tohoto druhu dopravy. V kontextu s ostatními druhy odvětví boduje velmi rychlým přizpůsobením poptávky, schopnosti realizovat dodání zboží prakticky z domu do domu a v neposlední řadě také příznivou cenou této služby.[6] Se silniční dopravou jsme se ostatně ve svém životě setkali jistě všichni. Každý si někdy objednal balíček, ať už jako fyzická osoba, kdy mu balíček doručila zásilková služba, nebo jako společnost, která přepravuje své zboží mezi výrobnou a velkoobchodem, případně maloobchody. I z tohoto důvodu je silniční doprava nejvytíženějším oborem dopravy vůbec.

Silniční dopravu může provozovat jak fyzická osoba tak osoba právnická. Doprava může být pro vlastní, nebo pro cizí potřebu. Podmínky pro silniční dopravu stanovuje stanovuje zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě a související prováděcí předpisy. Mezinárodní silniční doprava má i svojí unii. Jedná se o Mezinárodní silniční unii IRU, která byla založena roku 1948 ve Švýcarsku. Jedná se o sdružení silničních nákladních i osobních dopravců. Od roku 1949 je také poradním orgánem Hospodářské a sociální rady OSN. Cílem IRU je podpora rozvoje silniční dopravy a hájení zájmů dopravců v záležitostech spojených s dopravou v průřezu celé ekonomiky. Mezinárodní silniční unie je složena z rady osobní dopravy a z rady nákladní dopravy. V roce 2010 měla unie přes 150 členů z celkem 64 států. Součástí unie IRU je také IRU Academy, která se věnuje zvyšování odborné způsobilosti dopravců a celkovému zvyšování kvality dopravců. [7] Zvyšování

odborné znalosti a způsobilosti dopravců je důležité zejména vzhledem ke stále se rozvíjejícímu oboru, kterým silniční doprava bezesporu je. Dynamika rozvoje je stále intenzivnější a dopravci se této situaci musí přizpůsobovat zejména z pohledu kvality poskytovaných služeb.

Zájmová sdružení dopravců, případně svazy a společenství, nebo asociaci dopravců máme i v České republice. Největším sdružením dopravců je v ČR Česmad Bohemia. Jedná se o sdružení veřejných vnitrostátních a mezinárodních dopravců, jak v osobní tak v nákladní silniční dopravě. Toto sdružení také zastupuje na mezinárodní úrovni zájmy České republiky v IRU.

Z pohledu mezinárodních smluv lze konstatovat, že jsou smlouvy týkající se silniční dopravy bilaterální (jednostranné) a také smlouvy multilaterální (mnohostranné). Dvoustranné smlouvy jsou např. mezivládní dohody v mezinárodní silniční dopravě. Jednostranné smlouvy jsou smlouvy přepravní o mezinárodní silniční dopravě CMR, dále Celní úmluva o mezinárodní přepravě zboží na podkladě karnetu TIR, Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy ATP, Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí ADR a také dohoda týkající se řidičů, Evropská dohoda o práci posádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě AETR.[6]

S mezinárodní kamionovou dopravou souvisí také již zmíněný tranzitní celní režim. Je to systém, který začal platit v roce 1949, kdy vznikla dohoda mezi několika evropskými státy. Poslední a aktuální verze dohody je z roku 1975, kdy došlo k celní úmluvě o mezinárodní přepravě zboží na podkladě karnetu TIR, která je jednou z nejdůležitějších součástí mezinárodní kamionové dopravy. Karnet TIR je jednoduchý celní dokument, který je vydán Mezinárodní silniční unií IRU pro jedno vozidlo na jednu cestu. Na základě karnetu TIR je uskutečňováno velké množství přepravy jak mimo státy EU tak mezi státy evropského společenství. Systém TIR obsahuje pět základních prvků, které jsou důležité pro snadnou a bezproblémovou přepravu zboží i v případě pouhého tranzitu přes ostatní země. Jedná se o požadavky na přepravu zboží v zabezpečených kontejnerech, přepravované zboží doprovází mezinárodně uznávaný karnet sloužící jako doklad pro kontrolu zboží v místě odeslání, tranzitní i zemí příjemce, zajištění cel a daní, kde je poskytnuta mezinárodně platná záruka.[8]

Z důvodu existence několika subjektů vstupujících do různé fáze dopravy při přepravě zboží existují dva základní druhy pojištění. Subjekty mají samozřejmě v různých fázích dopravy odlišnou odpovědnost za zboží. Pojištění se tedy rozděluje na:

- Majetkové pojištění – jedná se o pojištění zásilek během přepravy zboží
- Odpovědnostní pojištění – jedná se o odpovědnostní pojištění z přepravních smluv nebo zasilatelských smluv

Jak již bylo zmíněno, přeprava zboží je velmi riziková oblast v podnikatelské činnosti. Předpokladem pro snížení rizik v této oblasti je tzv. cargo pojištění. V případě škody na přepravovaném zboží je náhrada za tuto škodu stanovena dle mezinárodních úmluv. Jedná se o Úmluvy CMR, ve které je náhrada škody specifikována. V této náhradové povinnosti týkající se silniční dopravy je povinnost náhrady stanovena na 8,33 SDR na 1 kg brutto váhy poškozeného zboží.

Uvedené pojištění lze sjednat pro vlastníky zásilek ale i pro zasílatele. Sjednání lze provést jako jednorázové pojištění zásilky, hromadné pojištění více zásilek nebo jako obrátové pojištění. Je zřejmé, že pojištění jednorázové je vhodné pro klienty, kteří těchto služeb nevyužívají často a jedná se spíše o okrajový zájem z jejich strany. Naopak hromadné pojištění zásilek je dlouhodobým pojištěním na dobu neurčitou a je vhodné pro klienty, kteří zasílají více zásilek v určitém období. Obrátové pojištění je pak pojištění, kdy se pojišťuje celkový objem zásilek na jeden rok.[9]

Vnitrostátní silniční doprava je vykonávána na základě právních předpisů České republiky. Jedná se o zákon o silniční dopravě č. 111/1994 Sb., a občanský zákoník č. 89/2012 Sb.

Mezinárodními pravidly v silniční dopravě jsou:

- CMR – Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě z roku 1956 a protokol k úmluvě z roku 1978
- ADR – Evropská dohoda o mezinárodní přepravě nebezpečných věcí
- EHS/ESVO – Úmluva o společném tranzitním režimu z roku 1996

## 2.2 Úmluva CMR

Úmluva CMR – tedy úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě byla řešena v roce 1955, kdy se uskutečnilo zasedání Evropské hospodářské komise OSN, na které byli účastní zástupci mezinárodních organizací jako UNIDROIT (Mezinárodní ústav pro sjednocení mezinárodního práva soukromého), ICC (Mezinárodní obchodní komora), IRU (Mezinárodní unie silniční dopravy). Konečné znění úmluvy bylo v roce 1956 předloženo na zvláštním zasedání Evropské hospodářské komise, kde bylo předloženo v anglickém a francouzském jazyce. Následně byla úmluva podepsána devíti státy (Francie, Německo, Holandsko, Lucembursko, Polsko, Rakousko, Jugoslávie, Švédsko, Švýcarsko a Rakousko). [5]

Úmluva CMR je mezinárodní dohoda, která má právní sílu zákona. Úmluva však neřeší oblast mezinárodní silniční problematiky souhrnně a v případě, že daný případ nemá v ustanovení oporu, respektive jej úmluva neřeší, je vždy nutné přihlídnout k vnitrostátním právním předpisům, které danou problematiku upravují. [1]

Úmluva CMR je v České republice řešena předpisem č. 11/1975 Sb., - Vyhláška ministerstva zahraničních věcí o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě, ze dne 27.11.1974, část 004/1974, s účinností od 3.12.1974. Úmluvou CMR se tedy řídí všechny smlouvy o silniční přepravě zboží za úplatu, které jsou samozřejmě realizovány silničními vozidly. Podmínkou je přeprava mezi státy (mezinárodní), kdy jsou oba státy smluvními státy z pohledu Úmluvy CMR.

V případě, kdy je realizována přeprava silničním vozidlem, avšak za použití i železniční, vodní či přepravy vzduchem, platí tato úmluva za předpokladu, že zásilka, která byla přepravována nebyla z vozidla přeložena. [6]

Úmluva CMR obsahuje osm kapitol, které jsou dále rozčleněny na 51 článků. V první kapitole je řešeno, na které přepravy se úmluva vztahuje a na které se nevztahuje. Obsahem druhé kapitoly je seznam osob za které dopravce v době dopravy odpovídá. Třetí kapitola pojednává o samotném uzavření přepravní smlouvy a jejím provedení. Čtvrtá kapitola obsahuje informace o odpovědnosti dopravce. Pátá kapitola se pak věnuje reklamám a řešením žalob, které souvisí s přepravou zboží. Obsah šesté kapitoly stanovuje pravidla o přepravě zboží, které jsou vykonávány postupně několika dopravci.

V sedmé kapitole nalezneme neplatná ujednání, která jsou obvykle ve smlouvách ale jsou v rozporu s Úmluvou. V závěrečné kapitole nalezneme v několika člancích závěrečná ustanovení. Součástí Úmluvy CMR je také protokol, kde je ve stručnosti uvedeno na čem se signatáři úmluvy dohodli.[5]

V mezinárodní nákladní přepravě je nákladním listem, list CMR a dokladem o přepravě smlouva mezi přepravcem a dopravcem. Dokument informuje o charakteristice přepravovaného zboží. Obsahuje tedy subjekty přepravy (odesílatele, dopravce a příjemce zboží), jejich adresy, cenu přepravy, informace o nákladu, zvolený dopravní prostředek a podpisy dotčených subjektů.

**Dle článku č. 6 Úmluvy CMR, nákladní list musí obsahovat tyto údaje:**

- a) místo a datum vystavení,
- b) jméno a adresu odesílatele,
- c) jméno a adresu dopravce,
- d) místo a datum převzetí zásilky a místo jejího určení,
- e) jméno a adresu příjemce,
- f) obvyklé pojmenování povahy přepravované věci a druhu obalu,
- g) počet kusů, jejich zvláštní značky a čísla,
- h) hrubou váhu zásilky nebo jiným způsobem vyjádřené množství zboží,
- i) náklady spojené s přepravou
- j) pokyny potřebné pro celní a jiná jednání,
- k) údaje o tom, že přeprava i přes jakoukoliv opačnou doložku podléhá ustanovením této Úmluvy.

**Dále:**

- a) zákaz překládky,
- b) výdaje, které bere odesílatel na sebe,
- c) výši dobírky, která má být vybrána při dodání zásilky,
- d) udání ceny zásilky a částky vyjadřující zvláštní zájem na dodání,
- e) pokyny odesílatele dopravci týkající se pojištění zásilky,
- f) smlouvenou lhůtu, ve které má být přeprava provedena,
- g) seznam dokladů předaných dopravci.

Obr. 1.1 Seznam povinných údajů na listu CMR

Zdroj: vlastní zpracování dle [5]

Nákladní list CMR se vystavuje ve třech vyhotoveních a je podepsán dopravcem a odesílatelem. Jeden je určen pro odesílatele, druhý list je pro příjemce zboží a třetí list pro dopravce. Odesílatel však může nechat vystavit více nákladních listů pro potřeby, kdy je použito k přepravě více vozidel, nebo je zásilka přepravována v několika samostatných částech.[5]

## **2.3 Odpovědnost dopravce dle úmluvy CMR**

Tato kapitola se bude věnovat odpovědnosti dopravce vyplývající z Úmluvy CMR. Budou uvedeny základní druhy odpovědnosti a doba po kterou dopravce za zásilku odpovídá. Uvedeny budou také liberační důvody, neboli důvody, kdy se může dopravce své odpovědnosti zprostit.

Na základě článku č. 41 Úmluvy CMR, který zakládá neplatnost ujednání, která by byla v rozporu s Úmluvou, nelze aby dopravce svou odpovědnost v Úmluvě omezil ale také aby odpovědnost za zásilku rozšířil. Takové ujednání ve smlouvě by bylo tedy neplatné. Úmluva CMR v rámci úpravy odpovědnosti dopravce za přepravovanou zásilku obsahuje i ustanovení, která jsou ve prospěch dopravce. Jedná se například o odpovědnostní limity při vzniku škody.

### **2.3.1 Odpovědnost za ztrátu zásilky**

Odpovědnost za ztrátu, případně poškození zásilky je v Úmluvě CMR upravena v kapitole IV ve čl. 17 a následujícím. Hlavní článek je právě čl. 17 odst. 1 „*doprovce odpovídá za úplnou nebo částečnou ztrátu zásilky anebo za její poškození, které vznikne od okamžiku převzetí zásilky k přepravě až do okamžiku jejího vydání, jakož i za překročení dodací lhůty.*“ [10, s. 25]

Doprovce má tedy základní dva druhy odpovědnosti. Jedním druhem je odpovědnost za hmotnou škodu, kdy dopravce odpovídá za částečnou nebo úplnou ztrátu zásilky a také za poškození zásilky. V případě následné náhrady samozřejmě není rozlišeno zda se jednalo o poškození nebo ztrátu. Druhým druhem odpovědnosti je překročení dodací lhůty.



Za další škody související se ztrátou nebo poškozením zásilky dopravce neodpovídá. Jedná se typicky o ušlý zisk, případně ztrátu na výdělku, nebo pokles ceny. V těchto případech je však jedna výjimka v článku č. 29, kdy dopravce odpovídá neomezeně i za škody následné. Tato výjimka se vztahuje na hrubou nedbalost dopravce, nebo úmyslné poškození zboží.

Ztrátou zásilky se rozumí, kdy je celá zásilka nebo její část postrádána, respektive nelze ji nalézt, případně ji není možné z věcných nebo právních důvodů vydat oprávněnému příjemci. Příklady ztráty jsou: zmizení během přepravy, zpronevěra, krádež, vydání neoprávněnému příjemci, ale i také únik tekutého materiálu, či sypkého nebo plynného nákladu při přepravě. Za ztrátu můžeme považovat i zabavení zásilky, která nemůžeme být obratem vydána majiteli. [11]

Dle Úmluvy CMR, čl. 20 existuje nevyvratitelná právní domněnka ztráty zásilky, kdy oprávněný může považovat zásilku za ztracenou. Jedná se o situaci, kdy nebyla zásilka vydána do 30 dnů od sjednané lhůty, a v případě, že nebyla lhůta vůbec sjednána do 60 dnů od převzetí zásilky dopravcem k přepravě.

V případě úhrady náhrady za ztracenou zásilku, má možnost majitel zásilky požádat o informování v případě, že bude zásilka nalezena do 1 roku od vyplacení náhrady. V případě, že se tak stane, po obdržení informace má majitel zásilky 30 dní po které může zažádat o vydání této zásilky. V takovém případě musí samozřejmě vydat náhradu za ztracenou zásilku, která mu byla poskytnuta. Může však zažádat o náhradu škody za překročení dodací lhůty.

Částečná ztráta zásilky znamená, že u zásilky chybí pouze část z celkového objemu. Může se jednat o ztrátu zásilky, poškození a ztrátu při vypadnutí z vozidla a nebo zabavení části zásilky celním úřadem. U částečné ztráty se samozřejmě může stát, že se touto ztrátou znehodnotí celá zásilka. Výpočet náhrady u takovéto ztráty se vypočítává z celkové ceny zásilky, nikoli jen z části ztracené.

V případě poškození zásilky, znamená její snížení kvality v případě vnitřních změn, nebo v důsledku vnějšího poškození. Z hlediska vnějšího poškození hovoříme o zlomení, rozbití, ušpinění nebo promočení. Vnitřní změny se týkají zejména přepravy potravin, kdy může dojít ke ztrátě čerstvosti, chuti, případně zakalení tekutin.

Rozdílem mezi ztrátou a poškozením lze definovat jako nevratné postrádání hmotného zboží a v případě poškození se jedná o snížení hodnoty zboží.

### **2.3.2 Odpovědnost za překročení dodací lhůty**

Odpovědnost za překročení dodací lhůty je na rozdíl od ztráty nebo poškození zásilky vymezena v Úmluvě CMR. Dle čl. 19 nastane překročení dodací lhůty v případě, že není zásilka vydána ve lhůtě, která byla sjednána. V případě, že ve smlouvě o přepravě není definována lhůta pro dodání zásilky, považuje se za překročení dodací lhůty, jestliže skutečná doba přepravy s přihlédnutím k době, která je potřeba na naložení, případně zkompletování dodávky, respektive sestavení vozové zásilky, přesahuje dobu obvyklou, kterou očekáváme od pečlivého dopravce.

Pro běh dodací lhůty není rozhodný okamžik, kdy byla přepravní smlouva uzavřena. V případě sjednané dodací lhůty, počíná tato lhůta běžet od okamžiku, který byl taktéž dojednán. V případě nesjednání počátku běhu dodací lhůty, považuje se počátek běhu okamžikem převzetí zásilky k přepravě.

Překročení dodací lhůty související s odpovědností dopravce nastává pouze tedy, pokud je takovýmto překročením zároveň způsobena škoda. Na rozdíl od ztráty nebo poškození zásilky, vznikají při překročení dodací lhůty zejména finanční a provozní ztráty a většinou nedochází ke škodě přímo na zásilce. Jako příklad škody související s překročenou dodací lhůtou lze uvést škody související s výpadkem provozu, kterému nebyly včas dodány díly na montáž a nebo také propady z prodeje zboží v důsledku pozdního dodání sezónního zboží.

V případě vzniku škody na zásilce v příčinné souvislosti s pozdním dodáním bude tato odpovědnost posuzována dle ustanovení o škodě na zásilce, nikoli dle ustanovení o překročení dodací lhůty. Současně bude výše náhrady stanovena dle náhradové povinnosti dopravce dle ustanovení o škodě na zásilce.

Je nutno rozlišovat také mezi překročením dodací lhůty a nedodržením lhůty pro nakládku. Tyto pojmy je třeba vždy rozlišit. V případě, kdy nedojde k včasnému přistavení dopravního prostředku k nakládku zboží a z tohoto důvodu nebude odesláno zboží včas, dopravcova odpovědnost nebude posuzována dle Úmluvy CMR ale právního

řádu České republiky. V případě prodlení s nakládkou nemusí automaticky dojít k překročení lhůty dodací. V případě, kdy pozdní přistavení vozidla zapříčiní pozdní dodání zásilky a tím by došlo k překročení dodací lhůty, daná situace bude posuzována dle Úmluvy CMR a jejího ustanovení o odpovědnosti dopravce za překročení dodací lhůty. Ke vzniku odpovědnosti dle Úmluvy CMR není potřeba dopravcovy zavinění, ani případné zavinění osob za které dopravce odpovídá, neboť se jedná o objektivní odpovědnost.

### **2.3.3 Doba dopravcovy odpovědnosti**

Dle Úmluvy CMR je doba po kterou dopravce za zásilku odpovídá definována v čl. 17 odst. 1, kdy je vymezena okamžikem převzetí zásilky k přepravě až do okamžiku jejího vydání. Pro odpovědnost dle Úmluvy CMR není rozhodující, kdy byla uzavřena smlouva o přepravě zboží. Smlouva může být uzavřena i mnohem dříve než k dopravě zásilky dochází, respektive, kdy dojde k převzetí zásilky dopravcem k přepravě. Aby dopravce odpovídal podle Úmluvy CMR, je nezbytné aby dopravce zásilku převzal a to za účelem přepravy. Mohou nastat také případy, kdy dopravce zásilku převezme ale za jiným účelem než přepravy, jako např. skladování. V takových případech odpovědnost za ztrátu nebo poškození zásilky nelze posuzovat dle Úmluvy CMR.

V případě, kdy dopravce zásilku převezme z důvodu skladování, případně přebalení zásilky a jejího pozdějšího připojení k jiné zásilce, je dopravce dle Úmluvy CMR odpovědný za řádnou péči o zásilku. Stejně tak je tomu po ukončení přepravy, kdy je zásilka skladována např. proto, že ji dopravce nestihl předat v řádné provozní době příjemci. Jedná se tedy o skladování v rámci přepravy. Z pohledu dopravcovy odpovědnosti při skladování zásilky v průběhu přepravy, je nezbytné rozlišit zda dojde k meziskladování z důvodu na straně dopravce, nebo na pokyn odesílatele zásilky. Pokud jsou důvody pro meziskladování na straně dopravce a to zejména při nehodě nebo poruše vozidla, případně z důvodu čekání na další zásilku, která je přepravována spolu s touto zásilkou, je odpovědnost za případnou škodu posuzována na straně dopravce dle Úmluvy CMR. Pokud k meziskladování dojde z pokynu odesílatele zásilky, meziskladování již nespadá do dopravcovy odpovědnosti dle Úmluvy CMR, nemůže být považováno za přepravu zásilky. Pokyn od odesílatele může souviset např. s neuhrazením zásilky

příjemcem, nebo v situaci, kdy se ukáže obchod jako rizikový a odesílatel ztratí zájem zboží příjemci dodat. V takových případech bude posuzována případná škoda dle národních právních řádů.

Pro správné posouzení odpovědnosti dle Úmluvy CMR je třeba upřesnit okamžik převzetí zásilky. Jak již bylo zmíněno, zásilka musí být převzata za účelem dopravy. Dle Sedláčka je převzetí zásilky definováno jako „*skutečnou možnost vykonávat vládu nad zásilkou, tedy s touto disponovat, a to opět za účelem přepravy*“. [5, s. 267] Není rozhodující, kdy byla samotná přeprava zahájena, ale kdy byla zásilka převzata k přepravě. V případě, kdy nakládku zásilky zajišťuje odesílatel, považuje se za okamžik převzetí, samotné naložení zásilky na ložnou plochu vozidla.

Dopravcova odpovědnost dle Úmluvy CMR končí ukončením přepravy, myšleno tedy dodáním zásilky. Nejedná se však o dodání každé zásilky do místa určení, ale vzhledem k dvoustrannému právnímu úkonu na straně smlouvy, lze vymezit dodání zásilky, jako převzetí zásilky příjemcem v místě určení. Převzetím zásilky se rozumí okamžik, kdy zásilka přejde z péče dodavatele do péče příjemce. Za doručenou zásilku tedy nelze považovat takovou zásilku, kterou příjemce nepřevzal, např. z důvodu dodání v dobu, kdy nebyla otevřena provozovna pro převzetí, nebo případně nebyla přítomna osoba pověřená převzetím. I v případě např. složení zásilky před provozovnou příjemce, stále dopravce odpovídá dle Úmluvy CMR za škody na zásilce způsobené. V takovém případě nedošlo k převzetí zásilky příjemcem a tudíž ani nebyla ukončena přeprava. Ukončení přepravy je ale taková situace, kdy dopravce ve smyslu čl. 16 odst. 2 Úmluvy CMR, složí zásilku do úschovy, z důvodu nemožnosti doručení příjemci. Okamžikem složení do úschovy přestává být dopravce odpovědný za ztrátu, či poškození zásilky.

Důležitá z hlediska odpovědnosti při dopravě je také problematika nakládky a vykládky zboží. V Úmluvě CMR není definováno, kdo je povinen nakládku nebo vykládku provádět. To tedy znamená, že nakládku i vykládku může provádět jak dopravce, tak odesílatel, případně příjemce. V případě, že se ve smlouvě dopravce zaváže provést nakládku a vykládku, odpovídá samozřejmě za její provádění. V případě závazku nakládky a vykládky na straně odesílatele a příjemce, je dopravcova odpovědnost zahájena až po naložení zboží a končí přistavením vozidla k vykládce.

### 2.3.4 Liberační důvody

Úmluva CMR obsahuje také liberační důvody, které zlepšují postavení dopravce. Jedná se o takové důvody, které zprošťují dopravce odpovědnosti v případě jejich prokázání, při poškození, ztrátě, nebo překročení dodací lhůty. Liberační důvody se rozdělují mezi obecné důvody a privilegované důvody.

Dle ustanovení čl. 17 odst. 2 se dopravce na základě obecných liberačních důvodů zprošťuje prokázáním odpovědnosti za ztrátu, poškození a překročení dodací lhůty.

Odpovědnosti je tedy zproštěn v případě prokázání, že byla škoda způsobena:

- Zaviněním oprávněného,
- Příkazem oprávněného, který nebyl vyvolán nedbalostí dopravce,
- Vlastní vadou zásilky,
- Nebo okolnostmi, které dopravce nemůže odvrátit a jejichž následky odstranit není v jeho moci. [12]

V případě věrohodného prokázání výše uvedených důvodů, se může dopravce tedy vyvinut ze své odpovědnosti ze vzniku škody.

Škoda způsobená zaviněním oprávněného, je škoda kterou způsobil příjemce nebo odesílatel a nemusí se jednat o porušení závazku uvedeného ve smlouvě. Jedná se o jakékoli jednání, které znamená porušení, případně nerespektování profesionální péče. Předpokladem je však existence souvislosti mezi takovým jednáním a vznikem škody. Příkladem takového liberačního důvodu, může být situace, kdy odesílatel nepřipravil zásilku ve sjednaném čase nakládky a toto zpoždění mělo za následek překročení dodací lhůty. Obdobně, kdy odesílatel neposkytl dopravci všechny průvodní dokumenty a doklady, nebo situace, kdy objednatel dopravy objednal nevhodné vozidlo pro přepravu nákladu.

Na straně škody způsobené příkazem oprávněného, je důležité, aby příkaz vydala osoba oprávněná takový příkaz udělat, zejména odesílatel. Je možné takový příkaz vydat i ze strany příjemce. Musí se však jednat o pokyny závazné, které nejsou v rozporu se zákonem. Samotné příkazy se nemusejí týkat pouze zboží samotného ale mohou souviset také s dalšími okolnostmi, které s přepravou zásilky souvisí. Jedná se o celní odbavení

nebo pojištění. Dopravce je následně povinen prokázat souvislosti mezi uděleným pokynem a vznikem škody. Předpokladem uplatnění tohoto liberačního důvodu je, že se nesmí jednat o škodu, která vznikla plněním příkazu, který oprávněný vydal z důvodu nedbalosti dopravce.

Za vady zásilky jsou považovány takové vlastnosti, „*teré se od normálního stavu zboží daného druhu odlišují a zvyšují tím nebezpečí vzniku škody, pokud je zásilka přepravována způsobem odpovídajícím přesvědčení dopravce o standardních vlastnostech přepravovaného zboží.*“ [11, s. 100] V případě, že odesílatel o vadách zásilky ví, je jeho povinností provést opatření, která zabrání vzniku škody v průběhu přepravy takové zásilky a musí informovat dopravce o těchto vadách s poučením jak zásilku přepravit a se zásilkou zacházet. Příkladem může být např. nedostatečné předchlazení zmraženého zboží pro přepravu.

U neodvratitelné okolnosti jako liberačního důvodu, je potřeba aby dopravce prokázal, že k takové události došlo a i při vynaložení maximální profesionální a požadované péči ji nemohl odvrátit.

Jako odvratitelné události, tedy události, kdy dopravce za škodu odpovídá jsou události typu: mikrospánek řidiče, nouzové brzdění vozidla, extrémní bouřky (které mohl dopravce vyhodnotit z předpovědi počasí), vydání zásilky neoprávněnému příjemci nebo vady vozidla. Samozřejmě vždy s předpokladem vzniku škody na zásilce. V případě loupeže nebo krádeže, kdy vznikla škoda na zásilce, se posuzuje, zda dopravce učinil vše potřebné, co eliminuje tuto možnost vzniku škody. Události, které lze považovat za neodvratitelné a za škodu dopravce tedy neodpovídá jsou např. kolize jiného vozidla s vozidlem, které zboží přepravuje a je řádně zaparkováno. Obdobně např. požár vozidla, které je přepravováno, loupežné přepadení během přepravy nebo krádež vozidla, které bylo zaparkováno na střeženém parkovišti.

Úmluva CMR uvádí v čl. 17 odst. 3, liberační důvod, kdy se dopravce ze své odpovědnosti vyvinut nemůže. Tímto důvodem jsou vady na vozidle. V rámci tohoto důvodu se dopravce nemůže ani odvolávat na nedopatření osoby, od níž vozidlo najal, případně od jejích zástupců či pracovníků. Z toho tedy plyne, že v případě ztráty, poškození zásilky, nebo překročení dodací lhůty v příčinné souvislosti s vadou vozidla,

nemůže dopravce uplatnit žádný z liberačních důvodů a za škodu vždy odpovídá. V literatuře je zmíněna jedna výjimka, kdy „*soudní praxe pro odpovědnost dopravce za škodu způsobenou vadami použitého vozidla ve smyslu čl. 17 odst. 3 Úmluvy CMR připouští výjimku: dopravce se může své odpovědnosti zprostit, pokud věrohodně prokáže, že vada vozidla byla vyvolána mimořádným, nepředpokladatelným a z vnějšku přicházejícím působením, které činí z vozidla jinak technicky a provozně způsobilého vozidlo technicky vadné, a v takové situaci by se stalo technicky či provozně nezpůsobilým i každé jiné vozidlo.*“ [11, s. 124]

Úmluva CMR obsahuje nejen obecné liberační důvody ale také tzv. privilegované důvody, které jsou uvedeny v čl. 17 odst. 4. Tyto privilegované liberační důvody jsou odlišné od obecných tím, že se lze vyvinít ze strany dopravce v případě ztráty nebo poškození zásilky, nikoli však z důvodu překročení dodací lhůty. Ze strany dopravce se lze zprostit odpovědnosti v případě, že dopravce prokáže, že ke ztrátě nebo poškození došlo z níže vyjmenovaných důvodů. Samozřejmě osoba uplatňující nárok na náhradu škody musí prokázat, že škoda nebyla způsobena žádným z privilegovaných liberačních důvodů.

Privilegované liberační důvody, které jsou uvedeny v Úmluvě CMR v čl. 17 odst. 4:

- použití otevřených vozidel bez plachet, bylo – li takové použití vozidel výslovně dohodnuto a poznamenáno v nákladním listě,
- chybějící obal nebo vadný obal zásilky, která je pro svoji povahu, není – li řádně balena nebo není – li balena vůbec, vystavena ztrátám nebo poškozením,
- manipulace, naložení, uložení nebo vyložení zásilky odesílatelem, příjemcem nebo osobami jednajícími za odesílatele nebo příjemce,
- přirozená povaha určitého zboží, pro kterou podléhá úplné nebo částečné ztrátě anebo poškození, zejména lomem, rzí, vnitřním kažením, vysycháním, unikáním, normálním úbytkem nebo působením hmyzu nebo hlodavců,
- nedostatečné nebo vadné značky nebo čísla jednotlivých kusů zásilky,
- přeprava živých zvířat.

V praxi se často setkáváme, že vznik škody má několik příčin. Z tohoto důvodu Úmluva CMR uvádí v čl. 17 odst. 5 možnost dělení odpovědnosti. Jedná se tedy o případ, kdy dopravce může uplatnit některý z liberačních důvodů, ale současně byla škoda způsobena okolností za kterou dopravce odpovídá. Dopravce odpovídá v takovém případě za škodu do té míry, za kterou určitá okolnost na straně dopravce přispěla ke vzniku škody. Typicky se jedná např. o situaci, kdy odesílatel udělil dopravci pokyn k zahájení přepravy, aniž byla zásilka uložena takovým způsobem, který ohrožuje bezpečnost silniční dopravy a dopravce přepravu zahájil i přesto, že si byl vědom této okolnosti.

### **2.3.5 Hrubá nedbalost dopravce**

Úmluva CMR jak je uvedeno výše obsahuje několik ustanovení, které jsou ve prospěch dopravce a předcházejí tak vysokým náhradám za škodu, za kterou dopravce ručí. Mezi ně patří ustanovení limitující výši náhrady škody a liberační důvody, na základě kterých se může dopravce odpovědnosti zprostit úplně. Úmluva CMR však uvádí i ustanovení, které v určitých případech vylučuje použití liberačních důvodů a ruší limity pro náhradu škody. Jedná se o ustanovení, které má zásadní význam pro posuzování odpovědnosti a uplatňování nároků ze škodních událostí. V Úmluvě CMR se jedná o čl. 29, který uvádí škody způsobené z hrubé nedbalosti, případně úmyslně. Článek 29 stanovuje následující: *„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.“* [24, s. 60]

Obdobně to samé platí i pro úmyslné jednání, kterého se dopustily osoby, které dopravce použil pro zajištění přepravy: *„Totéž platí i tehdy, jestliže se úmyslného jednání nebo zavinění dopustili zástupci nebo pracovníci dopravce nebo jiné osoby použité dopravcem k provedení přepravy, a jestliže tito zástupci, pracovníci nebo jiné osoby jednali v rámci svých pracovních úkolů. V takovém případě se tito zástupci, pracovníci nebo jiné osoby rovněž nemohou odvolávat, pokud jde o jejich osobní odpovědnost, na ustanovení této kapitoly uvedená v odstavci 1.“* [10, s. 61]



Uvedený článek zakládá kvantifikovanou odpovědnost dopravce za způsobenou škodu. V případě úmyslu, tedy není složité jeho posouzení v praxi. Oproti tomu spojení „zavinění rovnocenné úmyslu“ je komplikovanější, neboť Úmluva CMR tento pojem nezná. V soudních rozhodnutích lze tento pojem nalézt pod výrazem „hrubá nedbalost“. Tento pojem však Úmluva CMR také nevysvětluje. Hrubou nedbalost lze definovat jako „*zvlášť závažné porušení odborné péče, kterou lze – vzhledem k okolnostem přepravy – od profesionálního dopravce požadovat.*“ [10, s. 178]

Je tedy zcela zřejmé, že hrubá nedbalost souvisí s porušením odborné péče, která je vyžadována po přepravci po celou dobu přepravy. Rozhodnutí o tom, zda dopravce porušil zásady odborné péče a jednalo se tedy o hrubou nedbalost rozhoduje soud. Úmysl, nebo zavinění rovnocenné úmyslu musí být v příčinné souvislosti se vznikem škody. Soud vyhodnocuje jednání dopravce jako hrubou nedbalost, jestliže prokáže, že dopravce chtěl škodu způsobit, a nebo si byl vědom toho, že na základě jeho jednání škodu může způsobit a ke škodě skutečně došlo.

O hrubou nedbalost se jedná, pokud např. dopravce vydá zásilku neoprávněnému příjemci a ještě si nechá potvrdit převzetí zásilky na nákladním listu, kde je nečitelný podpis, bez razítka a bez datumu, což zcela znemožňuje identifikaci neoprávněného příjemce zásilky. Hrubá nedbalost je i to, když dopravce odstaví nákladní vozidlo na nestřežených parkovištích, nebo situace, kdy si je dopravce vědom chybně provedené nakládky vozidla a i přes upozornění odesílatele na tuto skutečnost provede přepravu, aniž by vyčkal na nápravu nakládky ze strany odesílatele. Hrubou nedbalostí je samozřejmě i přeprava nákladu, kdy je řidič pod vlivem alkoholu, případně nedodrží povinné přestávky v řízení, nebo dopravce použije nevhodný chladírenský vůz bez kontroly teploty chlazení.

V případě, kdy chování dopravce, případně osob, které dopravce používá k zajištění dopravy, dojde k naplnění hrubé nedbalosti a tím ke vzniku odpovědnosti dle čl. 29, Úmluvy CMR, přestanou platit všechna omezení, která zlepšují dopravcovo postavení ve vztahu k náhradě škody. Náhrada škody v takovém případě není limitována dle čl. 23 odst. 3, ale dopravce bude povinen nahradit škodu v plné výši i s případným ušlým ziskem. V takovém případě také dopravce pozbývá možnosti vyvinut se z odpovědnosti z obecných nebo privilegovaných liberačních důvodů.

Ustanovení čl. 29, Úmluvy CMR se také vztahuje na odpovědnost dopravce za vybrání dobírky. Jestliže dopravce dobírku nevybere ať už z hrubé nedbalosti nebo úmyslně, je dopravce povinen nahradit škodu v plné výši a nelze uplatnit ani omezení uvedené v čl. 21, Úmluvy CMR, který uvádí, že je dopravce povinen hradit škodu pouze do výše dobírky.

V případě vzniku škody se strana, která uplatňuje nárok na náhradu škody, snaží vždy vznik škody přisoudit hrubé nedbalosti dopravce. Toto jednání je zcela pochopitelné, neboť se odesílatel snaží dosáhnout na plnou náhradu škody. Obvykle se odesílatel při sjednávání přepravy nezmiňuje o vyšší ceně zásilky, případně o zvláštním zájmu na dodání dle čl. 24 a 26, Úmluvy CMR a o vysoké hodnotě zásilky informuje až ve chvíli, kdy ke škodě dojde.

Dalším důvodem tohoto jednání je možnost uplatnit nárok na náhradu škody do tří let od vzniku škody. Obvyklá promlčecí doba je jeden rok. V případě uznání hrubé nedbalosti je tato doba však prodloužena až na uvedené tři roky. [5]

### **2.3.6 Další typy odpovědnosti dopravce**

Dle čl. 7 odst. 3 dopravce také odpovídá za veškeré výlohy vzniklé ze skutečnosti, kdy v nákladním listě není uvedeno, že smlouva podléhá ujednání dle Úmluvy CMR i přes veškerá další smluvní ujednání. Uvedení informace má za cíl, aby příslušné strany přepravy byly informovány o aplikovatelnosti Úmluvy CMR. Informace jsou důležité ve chvíli, kdy náhradu škody řeší soudy států, které nejsou smluvními státy, které aplikovali Úmluvu CMR. V případě uvedení informací ve smlouvě ohledně Úmluvy CMR lze ustanovení úmluvy použít jako rozhodné právo, které bylo sjednáno mezi smluvními stranami. V případě, že toto ve smlouvě uvedeno nebude, bude se náhrada škody řídit jinými právními řády. Náhrady škody v těchto případech není nijak limitována a dopravce bude tedy odpovídat bez jakéhokoli omezení. V praxi se však většinou vyskytuje předtištěný formulář nákladních listů CMR, v nichž jsou informace vždy doloženy (předtištěny) a přeprava se tedy dle nákladních listů řídí Úmluvou CMR.

Doprovce také odpovídá za následky ztráty nebo nesprávného použití dokladů uvedených v nákladním listě, případně k nákladnímu listu připojených nebo dopravci odevzdaných.

Tato odpovědnost je stanovena v Úmluvě CMR v čl. 11 odst. 3, kde je i uveden limit dopravní odpovědnosti. V případě ztráty je dopravce povinen nahradit částku ve výši odpovídající maximálně částce odpovídající ekvivalentně ztrátě zásilky.

V Úmluvě CMR v čl. 16 odst. 2 je uvedeno, „v případech uvedených v článku 14 odst. 1 a v článku 15 může dopravce ihned složit zásilku na účet oprávněného; složením zásilky se přeprava považuje za ukončenou. Dopravce přejímá zásilku do úschovy; může ji však svěřit třetí osobě a je pak odpovědný jen za pečlivý výběr této třetí osoby. Na zásilce i nadále váznou závazky vyplývající z nákladního listu a všechny ostatní výlohy.“ [28, s. 16] Z uvedeného je patrné, že dopravce může ukončit dopravu složením zásilky. V případě složení zásilky i třetí osobou (skladovatele) je dopravce odpovědný za výběr tohoto skladovatele. Složením zásilky tedy dopravce přestává mít odpovědnost za zásilku. V případě poškození zásilky při skládání zásilky, však odpovědnost stále trvá. Pokud tedy dojde k poškození během složení zásilky, je dopravce odpovědný dle čl. 17 odst. 1. Pokud dopravce zvolí ke složení vlastní sklad, další případná odpovědnost za zásilku bude řešena podle vnitrostátní právní úpravy, neboť přeprava zásilky je složením považována za ukončenou.

Dopravce je odpovědný i za vybrání dobírky pokud je pro toto zboží sjednána přeprava. Tato odpovědnost je definována v Úmluvě CMR v čl. 21. V článku je uvedeno, že je dopravce povinen v případě, že nevybere od příjemce dobírku, nahradit škodu tímto jednáním vzniklou. Výše náhrady je samozřejmě maximálně do výše dobírkové částky. Dopravci v takovém případě zůstává zachováno právo postihu vůči příjemci. Údaj o nutnosti vybrat dobírku není uveden v nákladním listu CMR. Tato povinnost je specifikována v přepravní smlouvě. V případě odmítnutí uhradit dobírku ze strany příjemce dochází k překážce v dodání zásilky. V takovém případě se lze ze strany přepravce vyhnout odpovědnosti dle čl. 16 odst. 2 úmluvy CMR, a to buď složením zásilky, nebo vyžádáním pokynů od zasílatele, a pokyny se dále řídit. [11] Při posuzování dopravní odpovědnosti za nevybrání dobírky, je nutno vždy zjišťovat okolnosti, které k nevybrání dobírky vedly. Opomenutí dopravce, případně osob dopravcem pověřených, které dopravce použil ke splnění závazku bude klasifikováno jako hrubá nedbalost. V takovém případě bude dopravce povinen nahradit škodu v neomezeném rozsahu dle čl. 29 Úmluvy CMR.

### 2.3.7 Odpovědnost za další osoby

V rámci Úmluvy CMR v čl. 3 je uvedena odpovědnost dopravce za jednání a opomenutí svých zástupců a pracovníků a všech ostatních osob, které dopravce použije pro provedení dopravy, jako za vlastní opomenutí a jednání. Předpokladem odpovědnosti za tyto osoby je pouze v případě, že tyto osoby jednají v rámci svých pracovních úkolů. Osoby, za které dopravce odpovídá jsou především jeho zaměstnanci, další pracovníci jako poddopravci, osoby provádějící za dopravce nakládku zboží, skladovatel a všechny další osoby, které dopravce při provádění přepravy k přepravě využije. Odpovědnost za jednání takových osob souvisí s odpovědností dopravce pouze v případě, že tyto osoby plnily pracovní úkoly. Pro představu uvedu jednouchý příklad.

Pokud řidič dopravce odcizí přepravovanou zásilku, je za tuto škodu dopravce odpovědný. Pokud však dopravce ukradne zboží v obchodě (v tu chvíli neplnil pracovní úkoly), neodpovídá dopravce za jednání takové osoby.

V praxi se můžeme setkat i s případy, kdy přepravu zboží nerealizuje pouze jeden dopravce ale postupně ji realizuje dopravců několik. Úmluva CMR pamatuje i na tyto případy. Podmínkou je, že je přeprava prováděna na jednu přepravní smlouvu a tedy i s jediným nákladním listem. Na přepravy, které se neprovádějí na základě jedné smlouvy se tato ustanovení týkat nemohou. Dle Úmluvy CMR přejímá každý z postupných dopravců odpovědnost na uskutečnění celé přepravy. Z tohoto důvodu se druhý a následně každý další dopravce stává smluvní stranou od převzetí zásilky za podmínek stanovených v nákladním listu. [13]

V případě, že dojde k poškození zásilky, ke ztrátě nebo překročení dodací lhůty, oprávněný může požadovat náhradu škody, uplatněním svých nároků dle čl. 36 Úmluvy CMR. V článku je uvedeno, že lze uplatnit nárok na náhradu škody proti prvnímu dopravci, nebo proti poslednímu dopravci, který prováděl část přepravy, při níž došlo ke škodě.

Následně má dopravce, který uhradil náhradu škody, právo postihu vůči dopravci, který byl za vznik škody odpovědný, respektive, který se podílel na přepravě zboží. Této oblasti se věnuje čl. 37 Úmluvy CMR, kde je vymezeno vypořádání mezi dopravci.

## 2.4 Přepravní smlouva v České právní úpravě

V českém právu je smlouva o přepravě upravena v zákoně č. 89/2012 Sb., občanském zákoníku (dále uvedeno pouze OZ). V OZ lze nalézt rozdílnou úpravu pro přepravu věcí a přepravu osob. V souladu s touto prací se budeme věnovat pouze části týkající se přepravy věcí, která je uvedena v § 2555 a dále. OZ definuje smlouvu o přepravě takto: „*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.*“ [14]

Nejdůležitějšími náležitostmi smlouvy jsou tedy údaje o odesílateli, příjemci a dopravci, včetně místa kam má být zásilka dopravena. Vhodné je také do smlouvy uvést dobu, kdy má být zásilka dopravena. Tento údaj však není nezbytný. Pokud přesná doba doručení není ujednána, má se za to, že dopravce je povinen provést doručení zásilky bez zbytečného odkladu. Smlouvy by také měla uvádět cenu dopravy. V případě, že tak není učiněno, hradí odesílatel cenu obvyklou v době uzavření smlouvy vzhledem k obsahu závazku.

OZ také uvádí povinnost nahradit škodu na zásilce ze strany dopravce. Odpovědnost je definována od převzetí zásilky do předání příjemci. Současně také OZ uvádí liberační důvodu, na základě kterých se může dopravce odpovědnosti za škodu zprostit. [14]

OZ v souvislosti se smlouvou o přepravě také upravuje dokumentaci a definuje náložný list. Obvykle dopravce odesílateli vydává potvrzení o převzetí zásilky v podobě nákladního listu. Dopravce však může vydat i náložný list, který je na rozdíl od nákladního listu obchodovatelným cenným papírem. Nákladní list představuje potvrzení dopravce o převzetí zásilky a je současně dokladem o uzavření přepravní smlouvy. Nákladní list není cenným papírem a neváže se k němu tedy vlastnické právo. Náložný list je v OZ definován jako: „*Potvrzení o převzetí zásilky lze nahradit náložným listem. Náložný list je cenný papír, se kterým je spojeno právo požadovat na dopravci vydání zásilky v souladu s obsahem náložného listu; lze jej vydat na jméno, na řad nebo na doručitele.*“ [14]

Náložný list obsahuje následující náležitosti:

- Jméno dopravce, bydliště, případně sídlo

- Jméno odesílatele, bydliště, případně sídlo
- Označení přepravovaného zboží, jeho váha a objem
- Forma náložního listu: zda byl vydán na jméno, řad a označení osoby na jejíž jméno nebo řad byl vydán
- Identifikace místa určení
- Místo a datum, kdy byl náložní list vydán a podpis dopravce

Výše uváděná úprava se týká pouze vnitrostátní přepravy zboží. Uváděná ustanovení v OZ se týkají pouze smluv o přepravě zboží, které má místo odeslání a místo určení v České republice. OZ pro vnitrostátní přepravu zboží pouze zakotvuje právní rámec pro přepravu zboží. Konkrétní podmínky přepravní smlouvy závisí na dohodě smluvních stran (doprovce a odesílatele). Tyto smluvní podmínky však nesmí být v rozporu se zákonem.

Pro provádění vnitrostátní přepravy je důležitý také zákon č. 111/1994 Sb., o silniční přepravě, který byl 1.1.2019 novelizován. Novelizace se týkala důležité změny a to rozšíření o § 9a, který obsahuje aplikaci Úmluvy CMR a související právní okruhy i do vnitrostátní přepravy. Tato část zákona stanovuje, že bude např. odpovědnost dopravců, limity náhrady škody, promlčení a liberační důvody podléhat úpravě dle Úmluvy CMR.

### 3 Změna legislativy v praxi a související judikatura

Třetí část diplomové práce se věnujeme zejména praktické ukázce výpočtu náhrady škody, v případě uplatnění práva na náhradu škody z pojištění odpovědnosti silničního dopravce. S výpočtem náhrady škody souvisí samozřejmě uplatnění nároku a posouzení právního základu na úhradu pojistného plnění. Pro úplnost bude uvedeno i několik soudních rozhodnutí, která jsou v dané problematice stěžejní.

#### 3.1 Uplatnění nároků při vzniku škody

V případě uplatnění nároků na náhradu škody je nutno počítat s promlčecími lhůtami a také s prekluzivní lhůtou. V případě uplatnění nároku na náhradu škody za překročení dodací lhůty, platí prekluzivní lhůta, jejímž uplynutím nárok na náhradu škody zaniká. Tato lhůta je uvedena v Úmluvě CMR, v čl. 30 odst. 3, který uvádí, že oprávněný v případě žádání náhrady škody za překročení dodací lhůty, musí dopravci zaslat písemnou výhradu do 21 dní od doby, kdy byla zásilka dodána příjemci.

Na ostatní nároky se vztahuje klasická promlčecí lhůta, která činí jeden rok. V případě prokázání zavinění škody z důvodu hrubé nedbalosti dopravce, platí promlčecí lhůta tříletá. Počátek běhu promlčecí lhůty uvádí čl. 32 odst. 1, Úmluvy CMR:

- a) *„při částečné ztrátě zásilky, při jejím poškození nebo při překročení dodací lhůty dnem vydání zásilky,*
- b) *při úplné ztrátě třicátým dnem po uplynutí dohodnuté dodací lhůty, a nebyla – li dodací lhůta dohodnuta, šedesátým dnem po převzetí zásilky dopravcem,*
- c) *ve všech ostatních případech uplynutím tří měsíců ode dne uzavření přepravní smlouvy.“* [10]

Současně platí, že den, kdy počíná běžet promlčecí lhůta není započítán do této lhůty. Článek 32 odst. 2 uvádí, že jestliže oprávněný podá písemnou reklamaci, promlčecí lhůta je pozastavena do dne, kdy dopravce reklamaci písemně odmítne a vrátí k ní připojené doklady. Současně je v čl. 30 odst. 1 uvedena právní domněnka, že zásilka byla příjemcem obdržena ve stavu uvedeném v nákladním listu pokud příjemce neučiní

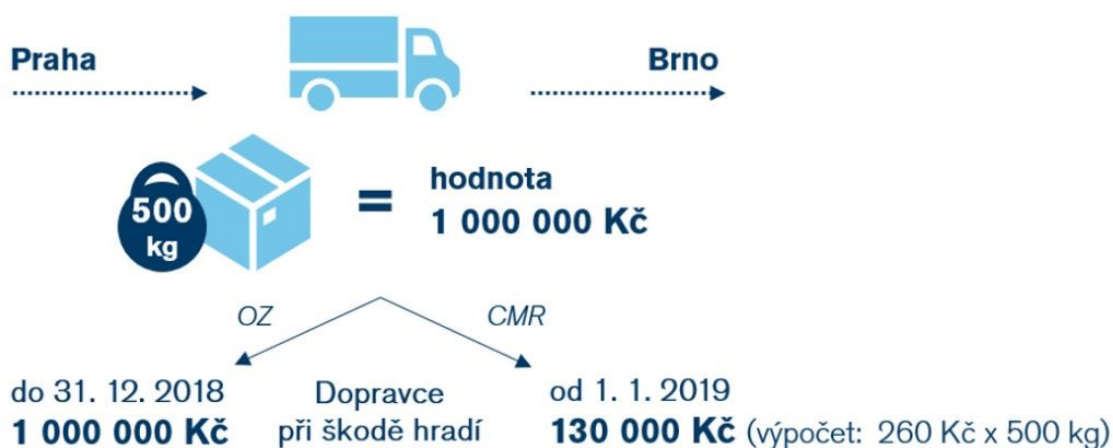
výhrady ke stavu předané zásilky. V případě zjevných vad při vydání zásilky dopravcem je povinen příjemce učinit výhrady ke stavu zásilky okamžitě. Pokud vady při převzetí nejsou znatelné, má příjemce na vznesení výhrad 7 dní od převzetí zásilky. Výhrady musí být učiněny písemně. Příjemce i dopravce by měli vždy při vydání zásilky po přepravě udělat společnou kontrolu zásilky, pro usnadnění pozdějších sporů.

### **3.2 Náhrada škody a její výpočet**

Se změnou legislativy jak již bylo uvedeno výše souvisí změna výpočtu náhrady škody dle Úmluvy CMR. S účinností od 1.1.2019 v České republice platí ustanovení dle § 9a zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, dle kterého je užívána na vnitrostátní silniční dopravu Úmluva CMR. Tato úmluva byla do 1.1.2019 užívána pouze pro mezinárodní přepravu. Touto změnou tedy došlo k omezení rozsahu odpovědnosti dopravce za způsobenou škodu v případě vnitrostátní silniční dopravy. Změny se týkají také reklamačních lhůt a doby promlčení což má vliv nejen na dopravce a jejich pojištění odpovědnosti ale také na majitele přepravovaných zásilek. Majitelé přepravovaných zásilek již nemusí v případě škody na zásilce obdržet odškodnění odpovídající hodnotě přepravovaného zboží, jak tomu je dle občanského zákoníku, ale posuzuje se i váha přepravované zásilky. Z tohoto důvodu může být poskytnutá náhrada od dopravce mnohem nižší než její skutečná hodnota.

Změna legislativy se týká všech smluv uzavřených od 1.1.2019. Náhradová povinnost dopravce za škodu na zásilce je takto rozdílná (srovnání původní a nové varianty).





Obr. 3.1 Změna výpočtu náhrady za škodu

Zdroj: [15]

Je tedy zřejmé, že se změnou legislativy se zcela zásadně mění způsob výpočtu náhrady za škodu, který není nijak nový, neboť obdobně se počítá náhrada při vzniku škody v mezinárodní dopravě. Pro přepravce a odesílatele, kteří se věnují pouze vnitrostátní přepravě zboží je však změna velmi podstatná.

### 3.3 Praktický příklad

Uvedený příklad škodní události z odpovědnosti silničního dopravce názorně vystihuje problematiku škod s tímto pojištěním spojených. Mezi prodávajícím a kupujícím došlo k uzavření kupní smlouvy, která specifikovala i objednání dopravy, kterou zajišťuje kupující. Následně došlo ke vzniku škodní události, kdy je likvidována v rámci pojištění odpovědnosti dopravce z příslušného pojištění.

Výrobce uzavřel smlouvu o prodeji zboží, které bude následně přepravováno z Prahy, kde je výrobní výrobce do zahraniční. Kupující sídlí v Mnichově, kam má být zboží doručeno. Uzavřená mezinárodní kupní smlouva obsahuje veškeré náležitosti, které jsou u takového typu smlouvy potřeba.

Předmětem kupní smlouvy jsou počítačové komponenty v počtu 300ks s uvedenou kupní cenou 20 000,-Eur. U smluvní ceny jsou také uvedeny úroky z prodlení v případě pozdní

platby. Kupní cena je splatná na základě vystavené faktury, kterou vystaví a zasílá prodávající 10 dní po obdržení, převzetí uvedeného zboží kupující. Splatnost faktury činí 21 dní od data vystavení. Dodací lhůta byla stanovena na 15 dní do podepsání kupní smlouvy.

Dodací podmínky zboží jsou určeny doložkou FCA dle závazných pravidel INCOTERMS 2010. [16] Prodávající předává uvedené zboží dopravci, kterého zajistil kupující ve svém skladu v Praze. Způsob dopravy a typ dopravy volí kupující. Ve chvíli naložení přistaveného vozidla ze strany prodávající a tedy předání zboží dopravci, přechází veškerá rizika na dopravce a kupujícího. Pojištění přepravních rizik zařídil tedy kupující a obstaral doklad o pojištění.

V kupní smlouvě je uvedena také záruka zboží a záruka na jakost a případné reklamační řízení. Reklamacce zboží, kdy zboží je evidentně poškozeno, nebo je poškozený obal zboží musí být uplatněna v době nakládky zboží. Následná reklamacce týkající se kvality zboží je potřeba uplatnit nejpozději v den uplynutí záruční lhůty. Prodávající je následně povinen vyjádřit se k dané reklamaci nejpozději do sedmi dnů od obdržení reklamacce. V případě neuznání reklamacce nese veškeré náklady kupující.

Platební podmínky jsou stanoveny tak, že kupující zaplatí 7.000,-Eur předem, při podpisu smlouvy o koupi zboží a následný doplatek provede až po převzetí zboží a vystavení faktury dodavatelem zboží. Pro následné právní vztahy je rozhodný česká právní řád.

Doprovce přistavil vozidlo v sídle prodejce k nakládce zakoupeného zboží, které dodavatel řádně zabalené naložil do dopravního prostředku a dopravce převzal nákladní list potvrzený odesílatelem (dodavatelem) zboží a vyrazil do místa určení. V Mnichově, v místě dodání zásilky již nebyli přítomni skladníci, kteří by zboží převzali, neboť bylo po pracovní době. Dopravce tedy odstavil nákladní vozidlo na určeném místě přes noc. Později v důsledku technické závady na vozidle, kterou nemohl dopravce ovlivnit, celý náklad i s vozidlem shořel.

Vzhledem ke stanovené doložce FCA INCOTERMS 2010 odpovídá za zboží během přepravy kupující, současně je kupující poškozeným, neboť mu vznikla škoda. Kupující tak požaduje náhradu za poškozené přepravované zboží po dopravci. Dopravce má odpovědnost za dopravované zboží dle Úmluvy CMR a pro tyto případy má sjednané příslušné pojištění odpovědnosti silničního dopravce. Odpovědnost dopravce dle Úmluvy

CMR je uvedena v čl. 17 až 29, kde je uveden jak již bylo zmíněno, že dopravce odpovídá za poškození svěřené zásilky a za její ztrátu nebo překročení dodací lhůty.

Pro případy nahodilých událostí je dopravce tedy pojištěn a případné náhrady škody čerpá z tohoto pojištění. Pojistitel však nemusí dopravci uhradit plnou škodu na zboží s ohledem na pojistné podmínky, výluky v pojistných podmínkách a smluvních ujednáních u pojistné smlouvy. Podle Úmluvy CMR má dopravce povinnost uhradit škodu týkající se ztráty zásilky. V tomto případě poškození zásilky požárem vozidla. Náhrady škody se dle Úmluvy CMR počítá z hodnoty zásilky v době a místě jejího převzetí k přepravě. Náhrada škody však nesmí přesáhnout 8,33 násobku zúčtovacích jednotek za kilogram hrubé hmotnosti poškozené zásilky. V případě vyšší hodnoty zásilky, lze tuto náhradu vyžadovat pouze v případě, že byla dle čl. 24 a 26 Úmluvy CMR uvedena cena zásilky nebo zvláštní zájem na dodání. Dle uvedeného čl. 24 lze ze strany dodavatele zaplatit dohodnutý příplatek k přepravnému a do nákladního listu uvést cenu zásilky, která převyšuje 8,33 násobek zúčtovacích jednotek za kilogram hmotnosti. Takový postup však předpokládá, že odesílatel zásilky, nebo případně příjemce zásilky, který s dopravcem smlouvu uzavírá dospěly k oboustranné dohodě o tomto navýšeném krytí pro případ ztráty, poškození, nebo pozdního dodání přepravovaného zboží.

Sjednáním tohoto zvláštního zájmu na dodání dle čl. 26 Úmluvy CMR a zaplacením dohodnutého příplatku k dopravnému, je zrušeno veškeré hodnotové omezení, které stanovuje mezinárodní Úmluva CMR. Článek 26 Úmluvy CMR se liší od článku 24 zejména zahrnutím případů pro překročení dodací lhůty. Dodací lhůta, respektive její dodržení je jak pro odesílatele tak pro příjemce velmi důležitý pojem zejména v případech takzvané výroby Just in time. V případě nedodržení dodací lhůty se může často stát, že následující výroba bude zastavena a budou vznikat další ztráty.

V uvedeném příkladu k překročení dodací lhůty nedošlo. Došlo k požáru vozidla, při kterém byl náklad zničen. Příčina požáru byla technického charakteru zapříčiněná závadou na vozidle. Jedná se tedy o okolnost, které nemohl dopravce ani řidič vozidla zabránit a ani ji nijak ovlivnit. Dopravce by se mohl domnívat, že se může zprostit odpovědnosti dle čl. 17 odst. 2 Úmluvy CMR. Za škodu způsobenou neodstranitelnou nebo neodvratitelnou okolností je nutné považovat jen takovou škodu, ke které došlo i při vynaložení veškeré péče, kterou po pečlivém dopravci lze objektivně požadovat. Ovšem

čl. 17 odst. 3 Úmluvy CMR uvádí, že se dopravce nemůže zprostit odpovědnosti za vady vozidla, které k přepravě použil a to ani v případě vozidla použité od jiného dopravcem, které k přepravě použil. Z tohoto důvodu je plně odpovědný a musí škodu příjemci zboží uhradit.

Z uvedené vyplývá, že dopravce nezprošťuje povinnosti uhradit škodu ani okolnosti spočívající např. v použití zcela nového vozidla, případně vozidla, které bylo po technické kontrole, kdy bylo konstatováno, že je zcela bez závad. Dopravce by byl zproštěn odpovědnosti za škodu pouze v případě, že by mu např. návěs na přepravu zboží přistavil odesílatel zboží. V takovém případě by odpovědnost za škodu nesl majitel vozidla, na základě kterého došlo k požáru vozidla, který zničil dopravované zboží. V případě, že by se tak stalo na návěsu, odpovídal by za škodu odesílatel zboží.

Pojištěný má nárok na náhradu škody od pojistitele a nákladů vzniklých v souvislosti s obranou proti vznesenému nároku na náhradu škody v rozsahu a za podmínek, které jsou uvedeny v pojistné smlouvě a specifikovány ve všeobecných pojistných podmínkách, za kterých je pojistná smlouva sjednána.

V případě, že dojde ke škodě, která zakládá nárok na uplatnění náhrady škody po pojistiteli, má pojištěný práva a povinnosti v pojistných podmínkách specifikované. Pojištěný je zejména povinen učinit veškerá opatření, které lze v dané události požadovat ze strany pojistitele k odvrácení dalších následků škody. V konkrétním případě je povinnost omezit další šíření ohně do okolí jízdní soupravy, a následně je pojištěný povinen zadokumentovat rozsah vzniklé škody.

Následně je pojištěný povinen oznámit vznik škodní události pojistiteli a následně postupovat dle pokynů pojistitele s ohledem na šetření škodné události. Povinností dopravce je také sepsat škodní zápis a zajistit přístup k poškozenému zboží pro technika pojistitele, který provede prohlídku poškozeného zboží po nahlášení škodní události.

Ke škodní události je nutno doložit následující doklady:

- Objednávku přepravy zboží
- Originál přepravního dokladu, který je současně potvrzen jak odesílatelem tak příjemcem zboží
- Doklad potvrzující hodnotu přepravovaného nákladu v podobě obchodní faktury nebo daňového dokladu

- Vyjádření osoby, která byla přítomna při vzniku škody a popsání příčiny, rozsahu škody
- Škodní zápis, který prokazuje rozsah a výši škody
- Policejní protokol, pokud škodní událost podléhala nutnosti škodní událost PČR oznámit i s ohledem na pojistné podmínky
- Fotodokumentace nákladu a vozidla
- Písemnou reklamaci poškozeného s vyčíslením vzniklé škody
- Veškerou korespondenci mezi odběratelem a dopravcem zboží

Doprovce je odpovědnostně pojištěn pro případ takovéto škody a pojistitel mu tedy po doložení veškerých vyžádaných dokumentů poskytne pojistné plnění v souladu s uzavřenou pojistnou smlouvou a na základě všeobecných pojistných podmínek, které jsou s danou smlouvou spjaty.

### **3.4 Související soudní rozhodnutí**

Pro přehlednost uvedu několik soudních rozhodnutí, které nejlépe demonstrují praxi z probírané oblasti. Jedná se o důležité verdikty tvořící judikaturu týkající se mezinárodní dopravy a odpovědnosti s touto dopravou spojené.

#### **Rozsudek OLG Düsseldorf č. 18 U 90/85 – Transportrecht 1986 z 12.12. 1985**

Rozsudek zmiňuje zejména odpovědnost za přepravované zboží, kdy konstatuje, že je dopravce za zboží odpovědný, i když příjemce odmítne zboží převzít z důvodu ukončení pracovní doby v místě určení. Pokud se jedná o zboží, které podléhá zkáze a dopravce by zboží ponechal ve chladícím voze, kde by nezohlednil venkovní teplotu, jednalo by se o hrubou nedbalost dopravce.

#### **Rozsudek OGH Vídeň – 7 Ob 607/93 – Transportrecht z 19.1.1994**

Dle rozhodnutí v tomto případě se dopravce může zprostit odpovědnosti dle čl. 17 ods. 2 Úmluvy CMR nejen v případě vyšší moci, ale taky při vzniku neodstranitelné okolnosti. Tím je považováno přepadení vozidla na dálnici, které je neodstranitelnou okolností,

protože ani při vynaložení veškeré péče, která může být požadována, tomu řidič nemůže zabránit.

**Rozsudek Zemského soudu v Brémách (LG Bremen) sp. Zn. 11 O 169/17 – Transportrecht z 5.6.2018**

V tomto případě si odesílatel s dopravcem ujednal podmínku, že návěs se zásilkou lze parkovat pouze na hlídaných parkovištích s kamerovým systémem. Následně řidič přenocoval na parkovišti, které nebylo hlídáno kamerovým systémem a zásilka byla odcizena. Odesílatel žaloval dopravce o plnou náhradu škody, kdy dopravce oponoval ohledně náhrady v omezeném rozsahu z důvodu z důvodu parkování na osvětleném a hlídaném parkovišti. Soud následně konstatoval, že došlo hrubé nedbalosti ze strany dopravce, protože podmínka parkoviště s kamerovým systémem, která byla ujednána byla porušena.

**Rozsudek OLG Düsseldorf – 18 U 207/94 – Transportrecht z 1.7.1995**

Soud judikoval, že v případě, kdy nakládku provádí odesílatel a provede ji chybně v důsledku čehož dojde později ke škodě, dopravce neodpovídá za takovou škodu. Dopravce ani není povinen, nakládku zásilky přezkoumat.

**Rozsudek OLG Düsseldorf – 18 U 63/88 – Transportrecht z 7.7.1988**

Soud jednoznačně potvrdil, že v případě ujednání zvláštního zájmu na dodání a tím pádem odškodnění vyšší částky v případě vzniku škody je toto ujednání platné i v případě, že příplatek nebyl k přepravnému zaplacen. Pokud byl takový zvláštní zájem uveden v nákladním listu, odpovídá dopravce ve vyšším rozsahu i bez zaplacení příplatku.

**Rozsudek OGH Vídeň – 8 Ob 561/90 – Transportrecht z 30.8.1990**

Dle uvedeného rozsudku platí, že pokud odesílatel sjedná vyšší cenu zásilky nebo zvláštní zájem na dodání, musí být toto zaznamenáno v nákladním listu. Nestačí pouze uvedení v jiných dokumentech.

### **3.5 Vyšší cena zásilky a zvláštní zájem na dodání**

Dle Úmluvy CMR je náhrada škody omezena limity. Následný výpočet náhrady škody při vzniku pojistné události je omezen striktně dle hrubé váhy přepravovaného zboží. Přesto Úmluva CMR poskytuje možnost rozšíření odpovědnosti dopravce, který je zakotven v čl. 24, který upravuje vyšší ceny zásilek a následně také v čl. 26, který uvádí možnost sjednat zvláštní zájem na dodání.

Dle výše uvedeného čl. 24 může odesílatel zaplatit dohodnutý příplatek k přepravnému a následně musí být do nákladního listu uvedena vyšší cena zásilky. Pokud dojde ke škodě, nebude náhrada za škodu limitována dle Úmluvy CMR, ale bude hrazena až do výše limitu, který byl nákladním listu uveden.

Dle čl. 26 má možnost dopravce, shodně při zaplacení sjednaného příplatku, uvést do nákladního listu částku zvláštního zájmu na dodání zásilky. V případě, že by došlo ke ztrátě zásilky, nebo překročení sjednané dodací lhůty. Shodně může oprávněná osoba při vzniku škody, požadovat náhradu až do výše uvedeného zvláštního zájmu na dodání dle nákladního listu.

I přes výše uvedené možnosti přepravci tyto varianty vyšší pojistné ochrany nevyužívají tak často jak bychom se mohli domnívat, i přesto, že přepravují náklad s vyšší hodnotou. Důvodem tohoto jednání je zejména minimalizovat náklady na přepravné, s domněnkou, že ke škodní události pravděpodobně nedojde. Důvodem může být i varianta, že dopravce o této možnosti neví, a dopravce jej ani neinformuje. Obdobně může dojít k nepřipojištění v případě, kdy je přeprava dojednávána na poslední chvíli a dopravce obdobně není upozorněn na možnost sjednání připojištění, nebo tuto variantu nestihne a zásilku tedy přepravuje jako standardní zboží.

## **4 Možnosti odpovědnostního pojištění za škodu silničního dopravce**

V dnešní době jsou kladeny vysoké nároky na přepravu zboží, týkající se zejména rychlosti přepravy související s přepravou do přesného místa dodání. Tomuto požadavku samozřejmě nejlépe vyhoví silniční dopravce, který s nákladními vozidly dokáže velmi pružně reagovat na poptávku ze strany odesílatele zboží. Nejedná se samozřejmě pouze o vnitrostátní dopravu ale i o mezinárodní, v celé Evropské unii i mimo ni. S touto dopravou tedy úzce souvisí pojištění odpovědnosti dopravce, které má uzavřeno 99% dopravců. [17]

### **4.1 Cílová skupina pojistného zájmu**

Cílovou skupinu pro pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou silničním dopravcem jsou provozovatelé silniční nákladní dopravy, kteří provozují svoji činnost na základě platné koncesní listiny nebo povolení dopravního úřadu. Podmínky provozování silniční nákladní dopravy jsou stanoveny v zákonu č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, kdy tento zákon rozlišuje mezi dopravou pro vlastní potřeby a pro cizí potřeby. Pojištění odpovědnosti silničního dopravce se samozřejmě týká dopravy pro cizí potřebu, kdy pojištěným je dopravce, který ručí za škody na přepravovaném nákladu a přepravcem (objednatelům přepravy), který případně nárokuje na dopravci vzniklou újmu na zboží (škodu). Mezi těmito subjekty, je vždy uzavřena přepravní smlouva, ze které vyplývají práva a povinnosti obou smluvní stran.

Pro účely pojištění je nutné definovat, zda zájemce o pojištění provozuje vnitrostátní silniční dopravu, nebo mezinárodní silniční dopravu.

### **4.2 Pojištění odpovědnosti dopravce**

Jak již bylo zmíněno, pro silničního dopravce je nezbytné, i když ne povinné pojištění odpovědnosti za způsobenou škodu. Minimálně pojištění odpovědnosti dle Úmluvy CMR by měl mít však každý dopravce. Případné škody při přepravě zboží mohou být značné,



a v určitých případech při velmi drahém zboží dokonce likvidační pro jednotlivé dopravce. Pojištěním dopravce přenesse povinnost úhrady škody na pojistitele. Pojištění lze sjednat na jednotlivá vozidla, která dopravce k přepravě používá, nebo podle výše příjmů vynaložených v souvislosti s provozováním silniční dopravy. V takovém případě není rozhodující počet používaných vozidel. Pojištění se sjednává na pojistnou částku, nebo limit plnění k události.

K základnímu rozsahu pojištění lze připojistit ještě nadstandardní možnosti pojistného krytí. Je však nutné mít na paměti, že jsou také rizika, která pojistitelná nejsou. Mezi takovéto nejčastější výluky patří:

- Škody způsobené úmyslně samotným pojištěným nebo osobami, které náklad přepravují
- Škody, u kterých vznikl nárok na náhradu škody z jiného druhu pojištění, v tomto případě nejčastěji z pojištění odpovědnosti z provozu vozidla
- Škody vzniklé v souvislosti s válečnými událostmi
- Škody vzniklé na jiných než přepravovaných věcech dopravcem
- Škody s prvkem kybernetického nebezpečí
- Škody způsobené, zapříčiněné osobou, která požíla omamné nebo psychotropní látky
- Škody způsobené zásahem státní moci nebo správy atd.

Každá pojišťovací společnost má výluky definované v pojistném podmínkách, které jsou nedílnou součástí pojistné smlouvy. Při uzavírání pojistné smlouvy by měly být výluky z pojištění zájemcem o pojištění řádně prostudovány.

Základní obsahem pojištění jsou obvykle tato rizika:

- Odpovědnost za škodu na přepravované zásilce, za kterou dopravce odpovídá jinému, a to dle vnitrostátních nebo mezinárodních právních předpisů
- Náklady na odvrácení nebo zmírnění následků škodné události a náklady vynaložené z bezpečnostních, hygienických nebo ekologických důvodů
- Náklady řízení o náhradě

Mezi pojistná rizika připojistitelná patří např. tato:

- Škody na zásilce vzniklé odcizením
- Škody na přepravovaných ojetých a havarovaných motorových vozidlech a použitých strojích a strojních zařízeních
- Škody způsobené poddopravcem (smluvním partnerem pojištěného dopravce)
- Škody při kabotážní přepravě
- Škody na stěhovaných svrščích
- Škody na nebezpečném nákladu (ADR)
- Škody překročením dodací lhůty
- Škody při přepravě speciálními vozidly (cisterny/chladírenské vozy)

Kabotážní přepravou je vnitrostátní přeprava zboží v jiném státě, aniž by v takovém státě měl podnikatel v silniční nákladní dopravě sídlo, nebo byl jinak usazen.

### **4.3 Pojistné podmínky**

Pojistné podmínky jsou nedílnou součástí každé sjednané a uzavřené pojistné smlouvy. Obvykle mají písemnou podobu a jsou vytvořeny pojistitelem k danému druhu nabízeného pojištění. Pojistné podmínky vycházejí z platné právní úpravy v České republice. Podmínky jsou vydávány zejména pro zjednodušení procesu sjednání a uzavření pojistné smlouvy a jedná se o několika stránkovou brožuru. Před uzavřením pojistné smlouvy jsou pojistníkovi předloženy a měl by mít dostatečnou možnost se s podmínkami podrobně seznámit. Bez souhlasu obou stran v budoucnu nelze pojistné podmínky měnit. Vzhledem k tomu, že většina zájemců o pojištění pojistné podmínky před uzavřením pojistné smlouvy nestuduje, z důvodu časové náročnosti, každý pojistitel musí vydávat ke svým produktům pojištění tzv. produktové listy. Tyto produktové listy mají jednotnou grafickou podobu u všech pojistitelů a měly by přehlednou formou shrnovat hlavní parametry pojištění a upozorňovat za základní odlišnosti produktu.

Obsahem pojistných podmínek je zejména vymezení vzniku, trvání a zániku pojištění, možnosti pro výpověď pojistné smlouvy, odstoupení od smlouvy. Dále vymezení pojistné události a stanovení podmínek, kdy pojistiteli vzniká povinnost plnit. Současně

samozejmě práva povinnosti jak na straně pojistitele tak pojištěného, výluky z pojištění, určení rozsahu pojistného plnění a splatnosti pojistného.

Obecně lze dělit pojistné podmínky na všeobecné, zvláštní a doplňkové. Jednotlivé produkty pojištění mají vždy všeobecné podmínky a zvláštní a doplňkové mít nemusí.

#### **4.4 Pojistná smlouvy, produktový list a pojistný certifikát**

Pojistná smlouva, která je uzavírána, vymezuje rámec pro daný pojistný produkt a je tedy jistou formou hospodářské smlouvy dle kterých pojistník a pojistitel dohodli realizaci pojištění. Pro vznik pojistné smlouvy pojistník musí předložit nezbytné doklady, které pojistitel vyžaduje. Jedná se o:

- Koncesní listinu
- Povolení dopravního úřadu, v případě, že zájemce o pojištění neprovozuje silniční dopravu jako živnost
- Výpis z obchodního rejstříku
- Seznam vozidel, u kterých zájemce uvádí značku vozidla, typ vozidla, VIN a registrační značku
- Živnostenský rejstřík

Samotná koncesní listina neobsahuje údaje o druhu dopravy, kterou zájemce o pojištění provozuje a době na kterou je vydávána. Zájemce o pojištění může provozovat dopravu osobní, nákladní, vnitrostátní a nebo mezinárodní. Tyto důležité údaje jsou uvedeny v příloze koncesní listiny, která je nedílnou součástí listiny.

Důležitými parametry pojistné smlouvy jsou zejména, pojistná částka, případně limit pojistného plnění. Jedná se o limity plnění k jednotlivým druhům připojištění, pokud jsou ve smlouvě sjednány. Důležitou součástí smlouvy je výše sjednané spoluúčasti, kterou se pojištěný podílí na výši škody. Tato spoluúcast je odečtena při úhradě pojistného plnění pojistitelem. Obvykle je výše spoluúčasti stanovena procentuální částí s finančním omezením pro minimální část plnění (10%, minimálně 10 000,-Kč).

Dalším důležitým parametrem je územní rozsah platnosti sjednané pojistné smlouvy, zejména s ohledem na mezinárodní dopravu. Následně je nutno uvést počátek platnosti a

dobu trvání pojištění. Výše pojistného je určena dle varianty produktu. Jednou možností je určit výši pojistného dle počtu provozovaných vozidel, nebo druhou variantou, kdy se pojistné za pojištění odpovědnosti za škodu silničního dopravce, stanoví na základě příjmů klienta.

Současně je důležitou součástí smlouvy ujednání o splatnosti pojistného. Pojistné může být běžné, nebo jednorázové u smluv s pevně stanovenou dobou platnosti. Splatnost pojistného je také stanovena s roční, pololetní nebo čtvrtletní úhradou pojistného. Pojistník také uvádí případné požadavky na smluvní ujednání, které by byly v rozporu se všeobecnými pojistnými podmínkami. Jedná se zejména o nestandardní druhy pojištění, případně neobvyklé požadavky.

K pojistným smlouvám lze nad rámec základního rozsahu také pojistit jednotlivé doložky. Jedná se o pojištění např. jiného počtu vozidel, které však vstupují do pojištění dle sjednaných parametrů základního pojištění. Zjednodušeně se tím rozšiřuje pojištění na aktuální počet vozidel, které přepravce používá k dopravě nákladu.

Produktový list je informační leták k jednotlivým druhům pojištění. Klient jej má k dispozici před uzavřením pojistné smlouvy. Pojistný certifikát je vydáván po uzavření pojistné smlouvy a slouží k prokázání uzavřeného pojištění.



Obr. 4.1 Pojistný certifikát

Zdroj: [18]

# Pojištění odpovědnosti podnikatelů

**SLAVIA**  
POJIŠTOVNA

## Informační dokument o pojistném produktu

Společnost: Slavia pojišťovna a.s., Česká republika

Produkt: Pojištění odpovědnosti  
silničního dopravce

V tomto dokumentu naleznete pouze základní informace o uvedeném pojistném produktu. Úplné předsměrní a smluvní informace o svém sjednaném pojištění naleznete v pojistné smlouvě a dalších dokumentech v ní uvedených. Pozorně si je, prosím, přečtěte.

### O jaký druh pojištění se jedná?

Pojištění odpovědnosti silničního dopravce se vztahuje na škodu způsobenou jinému na přepravované zásluce, kterou pojištěný dopravce převzal za účelem její přepravy jako nákladu silničním vozidlem a ke které byla uzavřena přepravní smlouva (objednávka přepravy).



#### Co je předmětem pojištění?

- ✓ odpovědnost za škodu na přepravované zásluce, za kterou dopravce odpovídá jinému, a to dle vnitrostátních nebo mezinárodních právních předpisů
- ✓ náklady na odvrácení nebo zmiřování následků škodné události a náklady vynaložené z bezpečnostních, hygienických nebo ekologických důvodů
- ✓ náklady řízení o náhradě

#### Volitelná připojištění

- ✓ škody na zásluce vniklé odcizením
- ✓ škody na přepravovaných ojetých a havarovaných motorových vozidlech a použitých strojích a strojních zařízeních
- ✓ škody způsobené poddopravcem (smluvním partnerem pojištěného dopravce)
- ✓ škody při kabotážní přepravě
- ✓ škody na stěhovaných svrščích
- ✓ škody na nebezpečném nákladu (ADR)
- ✓ škody překročením dodací lhůty
- ✓ škody při přepravě speciálními vozidly (cisterny/ chladiřenské vozy)

Přesný rozsah sjednaného pojištění je uveden v pojistné smlouvě.



#### Na co se pojištění nevztahuje?

**Pojištění se nevztahuje na jakékoli události, které vznikly v důsledku:**

- ✗ Válečných událostí, teroristických aktů
- ✗ Kybernetického nebezpečí
- ✗ Zásahu státní moci nebo veřejné správy
- ✗ Působení jaderné energie
- ✗ V souvislosti s činností pojištěného, kterou vykonává neoprávněně
- ✗ použití nevhodného nebo technicky nezpůsobilého dopravního prostředku zejména s ohledem na působení atmosférického tepla nebo chladu

#### Pojištění se dále nevztahuje na:

- ✗ škody, které vznikly před počátkem pojištění nebo po jeho konci
- ✗ škody vzniklé v důsledku manipulace, naložení, uložení nebo vyložení zásluky odesílatelem, příjemcem nebo osobami jednajícími za odesílatele nebo příjemce


Přesné znění výluk naleznete v platné pojistné smlouvě a pojistných podmínkách.




#### Existují nějaká omezení v pojistném krytí?

- ! Pojištění je vymezené limitem či limity pojistného plnění, které jsou současně horní hranicí plnění pojistitele. Specifický rozsah pojištění (převážně volitelná připojištění) může být omezen sublimitem pojistného plnění.
- ! Pojištěný se podílí na pojistném plnění dohodnutou spoluúčastí.
- ! Porušení povinností pojistníka či pojištěného (povinnosti jsou uvedeny v pojistné smlouvě či pojistných podmínkách) může vést ke snížení pojistného plnění od pojišťovny.

Přesné znění limitů a omezení naleznete v platné pojistné smlouvě a v dalších v ní uvedených dokumentech.




**Kde se na mne vztahuje pojistné krytí?**  
Územní rozsah pojištění je uveden v pojistné smlouvě.




**Jaké mám povinnosti?**


- Pojistník a pojištěný jsou při uzavírání, změnách a obnovování pojistné smlouvy povinni odpovědět pravdivě a úplně na všechny dotazy pojistitele týkající se sjednáváného pojištění.
- Rovněž jsou povinni oznámit pojistiteli všechny jim známé okolnosti, které jsou podstatné pro převzetí rizika, a které mají vliv na rozhodnutí pojistitele o podmínkách uzavření pojistné smlouvy.
- Pojistník a pojištěný jsou povinni umožnit pojistiteli ověření správnosti údajů.
- Pojistník a pojištěný jsou povinni počínat si tak, aby nedocházelo ke škodě na životě, zdraví, majetku nebo na jiných hodnotách, které by mohly být předmětem pojistného zájmu, a nesmí strpět ani podobná jednání třetích osob.
- Bez zbytečného odkladu oznámit pojistiteli vznik škodní události.



**Kdy a jak provádět platby?**  
Výše, způsob a frekvence placení pojistného jsou uvedeny v pojistné smlouvě.



**Kdy pojistné krytí začíná a končí?**  
Pojištění vzniká dnem uvedeným v pojistné smlouvě jako počátek pojištění a končí některou z možností zániku pojištění uvedenou v pojistných podmínkách nebo občanském zákoníku.



**Jak mohu smlouvu vypovědět?**

- Písemně k poslednímu dni ročního pojistného období, výpověď musí být doručena nejpozději 6 týdnů před koncem pojistného období, jinak bude pojištění ukončeno až ke konci následujícího pojistného období.
- Písemně do 2 měsíců od sjednání pojistné smlouvy, kde pojištění zanikne po 8 dnech od data doručení výpovědi.
- Písemně do 3 měsíců od nahlášení pojistné události, pojištění zanikne po měsíci od data doručení výpovědi.

Další možnosti naleznete v pojistných podmínkách.

Obr. 4.2 Produktový list pro pojištění odpovědnosti podnikatelů – Slavia pojišťovna a.s

Zdroj: [19]

## 4.5 Příklad pojištění

Pro možnost kvalifikované odpovědi týkající se formulace doporučení pro správný výběr odpovědnostního pojištění pro dopravce s možnostmi maximálního pojistného krytí bude uveden konkrétní příklad pojištění. Na tomto příkladu budou demonstrovány možnosti pojištění od Slavia pojišťovny, a.s. v kontextu nabídky Generali České pojišťovny, a.s. a Kooperativa pojišťovny, a.s.

Nutno podotknout, že ne všichni pojistitelé na Českém trhu nabízejí pojištění odpovědnosti dopravce a provedený výběr reprezentuje dostatečný průřez nabídkou, která nám vzhledem k důkladné analýze odpoví na položenou otázku.

Při zájmu o sjednání pojištění je zájemci vypracována u všech pojistitelů obdobná nabídka, která zahrnuje identifikaci rozsahu pojistného krytí s nabídkou ceny za toto pojištění.

Koncept pojištění odpovědnosti od Slavia pojišťovny, a.s. předpokládá škodní průběh srovnatelného předchozího pojištění za tři roky s maximálním škodním procentem 40%. V případě absence předchozího pojištění se předpokládá max. jedna škoda ne vyšší než 50 000,-Kč, případně dvě škody s maximálním úhrnem 50 000,-kč. V případě jiné škodní historie klienta jsou uplatňovány přírážky k pojistnému, které odpovídají rizikovosti klienta. Pokud měl klient ve své historii škodní procento vyšší než 100%, stává se pro společnost nevhodný pro přijetí do pojištění. Riziko spojené s případnými škodami je tak nepřiměřeně vysoké a neodpovídá portfoliu společnosti, které dlouhodobě buduje.

Po uvedení identifikace společnosti, která má o pojištění zájem je obvykle uvedena pojistná doba s automatickou prolongací po 12 měsíčním období. Pojištění má tedy standardní dobu pojistného roku, reprezentující 12 kalendářních měsíců.

Všichni pojistitelé při vzniku pojištění předávají klientovi též Všeobecné pojistné podmínky, se kterými je zájemce o pojištění seznámen již před uzavřením pojištění. Následně jsou k dispozici např. základní pojistné podmínky, případně doplňkové pojistné podmínky. Doplňkové pojistné podmínky se vztahují obvykle u všech pojistitelů k volitelně připojištěným pojistným rizikům.

Druhy připojištění se vždy vztahují na všechna pojištěná vozidla dopravce. Pojišťují se pouze nákladní a tažná vozidla. Návěsy u těchto pojistných smluv nejsou specifikovány. Jsou pojištěny automaticky, pokud jsou připojeny za tažným vozidlem, které je pojištěno.

#### **4.5.1 Nabídka pojistné ochrany**

K základnímu rizikům, která jsou u **Slavia pojišťovny, a.s.** následující, lze připojistit i další. Základní pojištění odpovědnosti dopravce pro mezinárodní dopravu, včetně vnitrostátní dopravy po ČR, odpovědnost dopravce za zásilku během nakládky a vykládky, neidentifikovaná vozidla – vozidlo vypůjčené po dobu opravy vozidla specifikovaného ve smlouvě a pojištěného a škody na zásilce způsobené atmosférickými srážkami.



Pro doplňkové pojištění lze připojistit odpovědnost dopravce v rámci krádeže a loupeže zboží, přepravovaná ojetá vozidla a stroje, překročení dodací lhůty, škody způsobené poddopracem, finanční ztráty, dle čl. 24 Úmluvy CMR odpovědnost speciálních vozidel (cisterny/chladicí/mrazicí vozy), na stěhovaných svrščích, nebezpečného nákladu ADR, kabotáží na území SRN a mimo území SRN.

Nabídka pojistné ochrany u **Generali České pojišťovny, a.s.** čítá následující možnosti pojištění. Základní rozsah pojištění spočívá v odpovědnosti při manipulaci nákladu, vykládce a nakládce, zničení při dopravní nehodě, při poruchách chladicího zařízení, zvlhnutí protrženou plachtou na voze a prodlení s dodáním. Pro volně připojistitelná rizika lze jmenovat, vzniklé krádeží a loupeží, způsobené smluvním poddopracem, na přepravovaných motorových vozidlech v rámci odtahové služby, v rozsahu článku 24 Úmluvy CMR, v důsledku překročení dodací lhůty, vzniklé při provozování kabotážních přeprav v rámci SRN.

Nabídka **Kooperativy pojišťovny, a.s.** činí v základním provedení odpovědnost na zásilce a náhrady nákladů nutných k právní ochraně. Pro možnosti rozšíření pojištění je k dispozici, odpovědnost při použití cizího dopravce (poddoprace), na stěhovaných věcech, podle čl. 24 Úmluvy CMR, na výbušninách a třaskavinách (ADR) a na ojetých a havarovaných vozidlech.

Obvyklé je také pojištění asistence, které má Slavia pojišťovna, a.s. v ceně pojištění, Generali Česká pojišťovna, a.s. v rámci připojištění a Kooperativa pojišťovna, a.s. asistenci nenabízí ani jako možnost připojištění.

Pojištění asistencí zahrnuje: vyproštění a odtah poškozeného vozidla, přistavení obdobného náhradního vozidla, přeložení zásilky na náhradní vozidlo, skladování zásilky a likvidaci zničené zásilky, pro Slavia pojišťovnu, a.s. Pro Generali Českou pojišťovnu, a.s. je definována navíc prohlídka havarijním komisařem.

Pro přehlednost nabídky rozsahu pojištění uvádím možnosti shrnuté v tabulce.

Tab. 4.1 Možnosti pojištění

	<b>Slavia pojišťovna, a.s.</b>	<b>Generali Česká pojišťovna, a.s.</b>	<b>Kooperativa pojišťovna, a.s.</b>
<b>Základní poj.</b>	Odpovědnost za škodu	Odpovědnost za škodu	Odpovědnost za škodu
	Náklady na odvrácení škody	Při nakládce a vykládce	K právní ochraně
	Náklady řízení o náhradě	Poruchy chladicího zařízení	
		Zvlhnutí protrženou plachtou	
		Prodlení s dodáním	
<b>Doplňkové pojištění</b>	Škoda odcizením, loupeží	Škoda odcizením, loupeží	Způsobená poddopravcem
	Na havarovaných vozidlech	Na havarovaných vozidlech	Na stěhovaných věcech
	Způsobená poddopravcem	Způsobená poddopravcem	Dle článku 24 Úmluvy CMR
	Kabotážní přeprava v SRN	Dle článku 24 Úmluvy CMR	Nebezpečný náklad (ADR)
	Kabotáž mimo SRN	Překročení dodací lhůty	Na havarovaných vozidlech
	Na stěhovaných svrscích	Kabotážní přepravě v SRN	
	Nebezpečný náklad (ADR)	Finanční ztráty	
	Překročením dodací lhůty		
	Přepravě speciálními vozidly		
	Dle článku 24 Úmluvy CMR		
	Překročení dodací lhůty		
	Finanční ztráty		
	Atmosférické srážky		
<b>Asistenční služby</b>	Vyproštění a odtah	Vyproštění a odtah	Vyproštění a odtah
	Přistavení náhradního voz.	Přistavení náhradního vozidla	
	Přeložení zásilky	Přeložení zásilky	
	Skladování zásilky	Skladování zásilky	
	Likvidace zničené zásilky	Prohlídka havarijním komis.	

Zdroj: vlastní zpracování dle [20]

Všechny výše uvedené druhy pojištění, které jsou buď v základním balíčku nebo jako možnost dobrovolného připojištění jsou velmi využívány. Nutno podotknout, že druhy připojištění vycházejí zejména z poptávky klientů, kteří se samozřejmě s jednotlivými druhy škod na cestách konfrontují a možnosti připojištění u pojistitelů vyžadují.

Pojistitelé upravují druhy připojištění dle poptávky od makléřů. Jedná se o podnikatelské pojištění, které ve valné většině uzavírají upisovatelé na základě poptávek makléřů, kteří se starají o podnikatele zabývající se přepravou zboží.

Tab. 4.3 Nabídka pojištění

		Varianta I	Varianta II	Varianta I	Varianta II	
Rozsah pojištění	Základní roční limit plnění	Spoluúčast	Spoluúčast	Pojistné	Pojistné	Poznámka
<b>Poč. vozidel: 4</b>						
Mezinárodní doprava (vč. vnitrostátní dopravy po ČR)	1 000 000 Kč	10 % min. 10 000 Kč	10 % min. 5 000 Kč	23 554 Kč	25 909 Kč	

**Roční sublimity plnění v rámci sjednaného ročního limitu plnění**

Odpovědnost dopravce v důsledku <b>odcizení krádeží</b>	100 % ze základního limitu	10 % min. 10 000 Kč	10 % min. 5 000 Kč	4 620 Kč	5 082 Kč	vč. loupeže
Odpovědnost dopravce za zásilku <b>během nakládky a vykládky</b>	100 % ze základního limitu	10 % min. 10 000 Kč	10 % min. 5 000 Kč	v základu	v základu	
Odpovědnost dopravce za <b>přepřavovaná a ojetá vozidla, stroje</b>	100 % ze základního limitu	10 % min. 10 000 Kč	10 % min. 5 000 Kč	4 872 Kč	5 359 Kč	nutnost fotodokumentace před nakládkou/ po vykládce
Odpovědnost dopravce z <b>překročení dodací lhůty</b>	do výše dovoznéh, max. 100 tis. Kč	5 000 Kč	5 000 Kč	4 500 Kč	4 500 Kč	
Odpovědnost dopravce za <b>škody</b> z přepravy prováděné smluvním dopravcem pojištěného ( <b>poddopravcem</b> )	100 % ze základního limitu	10 % min. 10 000 Kč	10 % min. 5 000 Kč	2 214 Kč	2 435 Kč	

Zdroj: [20]

Tab. 4.3 Nabídka pojištění

finanční ztráty	100 000 Kč	10 % min. 10 000 Kč	10 % min. 5 000 Kč	3 490 Kč	3 839 Kč	
neidentifikovaná vozidla	100 % ze základního limitu	10 % min. 10 000 Kč	10 % min. 5 000 Kč	v základu	v základu	
Odpovědnost dopravce za zásilky přepravované <b>speciálními vozidly (cisterny, chladičí/mrazicí vozy)</b>	100 % ze základního limitu	10 % min. 10 000 Kč	10 % min. 5 000 Kč	2 751 Kč	3 026 Kč	
Škody na zásilce způsobené <b>atmosférickými srážkami</b>	50 % ze základního limitu	10 % min. 10 000 Kč	10 % min. 5 000 Kč	v základu	v základu	
čl. 24 Úmluvy CMR	100 % ze základního limitu	10 % min. 10 000 Kč	10 % min. 5 000 Kč	5 027 Kč	5 530 Kč	
Škody <b>na stěhovaných svrších</b>	100 % ze základního limitu	10 % min. 10 000 Kč	10 % min. 5 000 Kč	1 136 Kč	1 250 Kč	
Odpovědnost dopravce za nebezpečný náklad <b>ADR</b> (vyjma radioaktivních látek)	100 % ze základního limitu	10 % min. 10 000 Kč	10 % min. 5 000 Kč	1 869 Kč	2 056 Kč	
Odpovědnost dopravce za škodu způsobenou <b>kabotáží na území SRN</b>	1,2 mil. EUR/600 tis. EUR na 1 PU	10 %, min. 400 EUR	10 %, min. 400 EUR	28 000 Kč	28 000 Kč	
Odpovědnost dopravce za škodu způsobenou <b>kabotáží na území EU vyjma SRN</b>	50 % ze základního limitu	10 % min. 10 000 Kč	10 % min. 5 000 Kč	1 Kč	1 Kč	pojistné plnění dle čl. 23 Úmluvy CMR
<b>CELKEM:</b>				<b>82 034 Kč</b>	<b>86 987 Kč</b>	
<b>Obchodní sleva:</b>				<b>30%</b>	<b>30%</b>	
<b>CELKEM</b>				<b>57 424 Kč</b>	<b>60 891 Kč</b>	

Zdroj: [20]

Kompletní nastavení cenové politiky k jednotlivým druhům připojištění je přiloženo v příloze, kde je názorně uvedena i možnost výběru spoluúčasti na škodě. Pro formulování doporučení výběru odpovědnostního pojištění pro dopravce s možností maximálního pojistného krytí nekalkulujeme s cenami pojištění ale možnostmi pojištění. Cena je pro nás v tuto chvíli pouze rozhodujícím faktorem mezi užitekem a potřebou pojištěného.

Dle uvedeného vzoru možnosti pojištění, je evidentní, že rozsah možností je opravdu široký i ve vztahu k pojistnému, které zájemce o pojištění volí s ohledem na výši spoluúčasti, kterou bude při případné škodě hradit. Varianty připojištění odpovídají nejběžnějším druhům škodních událostí, se kterými se klienti provozující mezinárodní silniční dopravu v praxi setkávají.

#### **4.5.2 Rekapitulace důležitých informací pro volbu pojistné ochrany s maximálním možným krytím**

Jak bylo uvedeno výše, důležitým okamžikem pro přepravce a dopravce v České republice byla změna legislativy, která začala platit 1.1.2019. Do té doby se Úmluva CMR vztahovala pouze k mezinárodní přepravě zboží. V případě takové přepravy byla hrazena škoda dle váhy přepravovaného zboží, za předpokladu, že nebyla na nákladovém listu uvedena vyšší cena zásilky nebo zvláštní zájem na dodání. Dle Úmluvy CMR přepravce, v případě vzniku škody, pro uvedený příklad se zbožím v hodnotě 1 mil. Kč a váhou 500kg, hradí výši náhrady 130 000,-Kč (výpočet: 260Kč x 500Kg). V případě škody při vnitrostátní přepravě hradil dle OZ náhradu škody ve výši hodnoty zásilky, tedy 1 mil. Kč.

Od 1.1.2019 platí Úmluva CMR i na vnitrostátní přepravu a dopravce zboží musí s touto změnou počítat. Pro náhradu v plné ceně zásilky ze strany přepravce je potřeba aby dopravce (pokud je hodnota zboží vyšší než 260,-Kč na kilo hrubé váhy), sjednal vyšší cenu zásilky, případně zvláštní zájem na dodání. Tyto varianty připojištění musí být vždy uvedeny v nákladovém listě a Úmluva CMR je dle čl. 24 dovoluje. Pro dopravce zboží je ještě možnost sjednání pojištění přepravy zásilek, jehož výhodou je, že kryje zboží do celkové hodnoty zboží i přesto, že vyšší cena nebo zvláštní zájem na dodání není uveden

v nákladním listě. Toto pojištění dopravce kryje i rizika, za která přepravce neodpovídá a není povinen škodu uhradit. Tento druh pojištění však není předmětem diplomové práce.

Vzhledem k odpovědnosti přepravce, kdy odpovídá za přepravovanou zásilku je pojištění odpovědnosti velmi důležité a výběr vhodného pojištění co do rozsahu krytí rizik a případné asistence při vzniku škody je zcela nezbytné.

#### **4.6 Doporučení pojištění pro maximální možné pojistné krytí**

Přepravce nemá povinnost sjednání pojištění odpovědnosti silničního dopravce. Nejedná se tedy o povinné pojištění odpovědnosti, nicméně riziko poškození nebo ztráty zásilky je velmi vysoké, případné finanční ztráty pro přepravce většinou neúměrné. Z tohoto důvodu většina přepravců má pojištění odpovědnosti sjednané.

Volba pojistné ochrany co do vhodnosti připojištění jednotlivých rizik je zcela na uvážení každého přepravce. Nabídka pojištění od jednotlivých pojistitelů je veliká. Každý přepravce si však musí uvědomit co tvoří jeho většinové portfolio přepravy a tomu je vhodné uzpůsobit i rozsah pojistné ochrany.

Někteří dopravci přepravují striktně pouze nějaké druhy zboží s jasně definovanou hodnotou a maximální pojistné krytí by pro ně bylo zbytečně drahé. Jiní dopravci jezdí trasy, kde je např. minimalizována možnost odcizení zboží. Jsou to dopravci, kteří např. dopravují zboží v uzavřených areálech atd.

Doporučení pro maximální pojistné krytí, tedy bude definováno zejména z pohledu možností maximálního krytí, určeného zejména pro dopravce, kteří dopravují všechny druhy zboží, po celé Evropě a maximální ochrana je pro ně velmi důležitá.

Pojišťovny, které tento druh pojištění nabízejí, mají v základní variantě takřka vždy shodné nabídku co do obsahu pojištěných rizik. Jedná se primárně o zmiňovanou odpovědnost za škodu na zboží. Současně k tomu hlavnímu stavebnímu kameni pojištění přidávají případně něco navíc jako třeba pojištění při nakládce a vykládce, nebo finanční rizika spojená s odvrácením škody.

Větších rozdílů v rámci pojištěných rizik nastává při volbě různých druhů doplňkových připojištění. Jedná se např. o škodu odcizením a loupeží, škodu na havarovaných přepravovaných vozidlech, způsobené poddopracem, kabotážní přepravou, přepravou nebezpečných nákladů, překročením dodací lhůty, ale např. i finančními ztrátami nebo atmosférickými srážkami.

Současně je velmi vhodné při výběru pojistné ochrany porovnávat i asistenční služby bez kterých se žádný dopravce neobejde. Rozsah rizik je v této oblasti také velký, jako např. vyproštění a odtah, přistavení náhradního vozidla, přeložení zásilky, skladování zásilky a případně její likvidace.

Dle uvedeného obrázku č. 1.5 Možnosti pojistného krytí, lze konstatovat, že Slavia pojišťovna a.s. má lepší podmínky pro kabotážní přepravu a více možností doplňkového připojištění oproti Generali České pojišťovně a.s. a Kooperativě pojišťovně a.s. Generali Česká pojišťovna a.s. má oproti druhým dvou pojišťovnám zase největší rozsah rizik v základním pojištění. Z těchto dvou pohledů je zřejmé, že nejmenší rozsah pojištěného krytí z pohledu možnosti připojištění doplňkových rizik má Kooperativa pojišťovna a.s.

Z pohledu uvedených možností pojistitelných rizik ke třem pojišťovnám, se tedy jeví jako nejvhodnější Slavia pojišťovna a.s., která má možnost maximálního připojištění rizik a asistenčních služeb nejširší. Samozřejmě dalším hlediskem pro sjednání je cena připojištění. Tato část posuzování a výběru však přesahuje rozsah této diplomové práce a cenové posouzení nebylo cílem vypracování a analyzování možnosti pojištění z pohledu maximálního pojistného krytí a správný výběr pojištění odpovědnosti mezinárodního silničního dopravce.

Cenové porovnání tohoto druhu pojištění ani není jednoduše řešitelné s ohledem na specifický druh pojištění, které nabízejí, respektive kalkulují upisovatelé. V těchto produktech jsou individuálně hodnoceny parametry pojištěných společností s ohledem na jejich rizikovost, předchozí škodní průběh, platební historii, typ prováděné přepravy zboží, detaily flotily vozů používaných k přepravě atd. Správné nacenění fiktivní společnosti je tedy ryze orientační a případné nacenění fungující společnosti s sebou nese reputační riziko. Upisovatelé před naceněním produktu se společností komunikují.

## Závěr

V diplomové práci na téma odpovědnost za škodu silničního dopravce byly zmíněny veškeré důležité oblasti, které se tohoto tématu týkají. Práce byla koncipována tak aby logicky od popisu problematiky samotné odpovědnosti, navazovala související témata a důležité oblasti s problematikou úzce propojená. První část práce se věnovala teoretické rovině pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou silničním dopravcem při přepravě zásilek.

Odpovědnost za škodu byla uvedena v obecné rovině a byly definovány důležité pojmy jako je škoda, zavinění a riziko, které touto problematikou vždy rezonují ve všech oblastech řešení. Současně bylo nutno popsat subjekty v dopravě, pro pochopení vztahů, které zejména v právní rovině souvisí se samotnou odpovědností za vznik škody. V dopravě lze uvést zejména dopravce, přepravce, speditéra a ostatní subjekty, které se na dopravě podílejí.

S výše uvedeným tématem úzce souvisí mezinárodní pravidla a úmluvy, kterými se přeprava zboží řídí a které popisuje druhá kapitola první části práce. Jedná se o Úmluvu CMR, kterou se řídí náhrada škody a z mezinárodního pohledu určuje právní rámec jak pro přepravce tak pro dopravce a ostatní subjekty, které na přepravě zboží participují. Dle této úmluvy je i vypočítávána náhrada škody, která je navázána na hrubou váhu zásilky. Současně je v kapitola uvedena vnitrostátní právní úprava a její nedávná změna týkající se legislativy. V rámci odpovědnosti je definována odpovědnost za ztrátu zásilky, za překročení dodací lhůty, doba dopravcovy odpovědnosti, liberační důvody, hrubá nedbalost dopravce a odpovědnost za další osoby, které se dopravy účastní.

V druhé části práce jsem se zaměřil na praktické záležitosti související s pojištěním odpovědnosti za škodu způsobenou dopravcem. Jedná se o praktické změny v legislativě s dopadem na výpočet náhrady škody. Uvedena byla též související judikatura týkající se náhrady škody. Součástí třetí části práce jsou i praktické informace týkající se uplatňování nároků při vzniku škody, náhrady škody a již zmiňovaný její výpočet. Pro orientaci je uveden praktický příklad nároku na náhradu škody a její odškodnění. Závěrem této kapitoly byly uvedeny informace týkající se vyšší ceny zásilky a zvláštní zájem na dodání



zboží. Jedná se o pojmy, které jsou důležité pro případné vyšší odškodnění, v případě, že standardní náhrady škody podle Úmluvy CMR nepokrývá náklady na znehodnocené, případně odcizené zboží.

Čtvrtou a poslední částí práce je definování možností odpovědnostního pojištění pro silniční dopravce, kde je specifikována cílová skupina pro kterou je toto specifické pojištění určeno. Současně je pojištění podrobněji popsáno a jsou definovány pojistné podmínky týkající se tohoto pojištění. Součástí pojištění je pojistná smlouva, produktový list a pojistný certifikát, kdy jsou v práci uvedeny příklady těchto dokumentů. V této kapitole je také popsán konkrétní příklad pojištění, na kterém jsou demonstrovány možnosti pojistné ochrany a srovnávány s dalšími dvěma vybranými společnostmi, které toto pojištění nabízejí.

Závěrem je uvedena rekapitulace důležitých informací, které jsou součástí rozhodování, při nutnosti využití tohoto druhu ochrany, před nepředvídatelnými a náhlými skutečnostmi, které generují odpovědnost za vzniklou škodu s následnou povinností úhrady nákladů, které přepravci se škodou vznikly. Součástí je doporučení pro pojištění odpovědnosti pro maximální pojistné krytí, které dopravce na českém trhu může uzavřít.

Srovnáním nabídky pojistné ochrany od Slavia pojišťovny a.s., Generali České pojišťovny a.s. a Kooperativa pojišťovny a.s. byl jasně patrný rozdíl zejména v možnostech rozšířené pojistné ochrany v oblastech připojištění, které jsou důležitou součástí základního produktu. Připojistitelná rizika jsou již do jisté míry nedílnou součástí celého balíčku pojištění, který byl srovnán s vybranými konkurenty.

Cenová analýza konkurenčních produktů nebyla vytvořena s ohledem na specifickou cenotvorbu, kterou vytvářejí upisovatelé pojišťovně. Tato cenotvorba vychází z posouzení rizikovosti klienta, předchozího škodního průběhu, platební historii klienta, typu prováděné přepravy, detailů flotily vozů používaných k přepravě a dalším parametrům. Nacenění fiktivní společnosti tedy není objektivní a u fungující společnosti by nebylo vhodné riskovat reputační riziko s ohledem na komunikaci mezi upisovateli a společností, která pojištění poptává.

Definováním možností pojištění pro maximální pojistné krytí byl splněn cíl práce, která se stává jakýmsi návodem a doporučením pro dopravce v oblasti pojištění, které je pro

většinu dopravců na českém trhu nezbytnou nutností a to i vzhledem ke stále hodnotnějším přepravovaným nákladům. Věřím, že diplomová práce odpovídá záměru, který byl před zahájením práce zamýšlen a pro případného čtenáře, kterého uvedená oblast zajímá, přínosem.

## Seznam zdrojů

- [1] ZÁRYBNICKÁ, Jana a Karel SCHELLE. *Pojištění odpovědnosti za škodu (historie a současnost)*. 1. vyd. Ostrava: Key Publishing, 2010. ISBN 978-80-7418-061-3.
- [2] Novotný, Petr, KOUKAL Pavel a Eva ZAHOŘOVÁ. *Nový občanský zákoník*. Praha: Grada, 2014. ISBN 978-80-247-5165-8.
- [3] NOVÁK, Radek a kol. *Přepravní, zasilatelské a logistické služby*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2011 ISBN 978-80-7357-735-3.
- [4] JANATKA, František. *Rizika v komerční praxi*. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2011. ISBN 978-80-7357-632-5.
- [5] SEDLÁČEK, Pavel. *Úmluva CMR (Komentář): Mezinárodní silniční nákladní doprava*. 1. vyd. Praha: VOX, 2009. ISBN 978-80-86324-82-1.
- [6] NOVÁK, Radek. *Mezinárodní kamionová doprava a zasilatelství*. 1. vyd. Praha: CH BECK, 2013. ISBN 978-80-7400-514-5.
- [7] MEDVEĎ, Jan. *Mezinárodní unie silniční dopravy IRU* [online]. [2021-03-25]. Dostupné z: <http://www.prodopravce.cz/cesmad-21.php>
- [8] HAVELKOVÁ, Michaela. *Karnet TIR* [online]. 2010. [cit. 2021-03-27]. Dostupné z: <http://www.prodopravce.cz/sluzby-28.php>
- [9] JAKOUBOVÁ, H. *Pojištění při silniční a železniční přepravě (CARGO pojištění)*. In: *Sborník přednášek z konference pojišťovacích makléřů*. Praha: Asociace českých pojišťovacích makléřů, 2005.
- [10] ÚMLUVA CMR – *Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě* [online]. [2021-04-02]. Dostupné z: <https://www.epravo.cz/top/soudni-rozhodnuti/nahrada-skody-a-umluva-cmr-111177.html>
- [11] KROFTA, J. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. 2. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2015. ISBN 978-80-7502-082-6.
- [12] ROUBAL, T. *Úmluva CMR a odpovědnost mezinárodního silničního dopravce za přepravovanou zásilku*. Praha: Verlag Dashöfer, 2015. ISBN 978-80-87963-12-8.

- [13] POLÁČEK, B. *Kapitoly z mezinárodního dopravního práva III. (E. Silniční právo, F. Multimodální právo)*. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2017. ISBN 978-80-7552789-9.
- [14] ČESKO. Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, In. *Sbírka zákonů*. Praha: Parlament ČR, 2012. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2012-89#cast4>
- [15] EPRAVO, *Změna výpočtu náhrady škody* [online]. [cit. 2021-01-08], dostupné z: <https://www.epravo.cz/top/aktualne/jak-se-zmenila-odpovednost-silnicniho-dopravce-od-ledna-2019-109119.html?mail>
- [16] MEZINÁRODNÍ OBCHODNÍ KOMORA. ICC: *Pravidla INCOTERMS 2010* [online]. [cit. 2021-01-08]. Dostupné z: <http://www.incoterms2010.cz/incoterms-2010>
- [17] NEZNÁMÝ AUTOR. *Pojištění dopravce* [online]. [cit. 2021-02-18]. Dostupné z: <http://www.multitrans.cz/pojisteni-dopravce-spedice>
- [18] SLAVIA pojišťovna a.s. *Pojistný certifikát* [online]. [cit. 2021-02-23], dostupné z: <https://www.slavia-pojistovna.cz/podnikatele-a-firmy/odpovednost/pojisteni-odpovednosti-dopravce-v-silnicni-nakladni-doprave/>
- [19] SLAVIA pojišťovna a.s. *Produktový list* [online]. [cit. 2021-02-05], dostupné z: <https://www.slavia-pojistovna.cz/podnikatele-a-firmy/odpovednost/pojisteni-odpovednosti-dopravce-v-silnicni-nakladni-doprave/>
- [20] SLAVIA pojišťovna a.s. *Nabídka pojištění* [online]. [cit. 2021-02-06], dostupné z: <https://www.slavia-pojistovna.cz/>
- [21] SLAVIA pojišťovna a.s. *Osvědčení o pojištění* [online]. [cit. 2021-02-12], dostupné z: <https://www.slavia-pojistovna.cz/osvedceni-o-pojisteni/>
- [22] KOOPERATIVA pojišťovna a.s. *Produktový list* [online]. [cit. 2021-03-07], dostupné z: <https://www.koop.cz/produktovy-list/>
- [23] GENERALI ČESKÁ pojišťovna a.s. *Produktový list* [online]. [cit. 2021-01-16], dostupné z: <https://www.generalizakoni.cz/produktovy-list/>

## Seznam grafických objektů

Obr. 1.1 Seznam povinných údajů na listu CMR.....	24
Obr. 3.1 Změna výpočtu náhrady za škodu .....	43
Obr. 4.1 Pojistný certifikát .....	55
Obr. 4.2 Produktový list pro pojištění odpovědnosti podnikatelů .....	56
Tab. 4.1 Možnosti pojištění .....	60
Tab. 4.3 Nabídka pojištění.....	61

## Seznam zkratk

ADR	Evropská dohoda o mezinárodní přepravě nebezpečných věcí
AETR	Evropská dohoda o práci osádek vozidel
ATP	Dohoda o mezinárodní přepravě zkazitelných potravin
CMR	Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě
EHS/ESVO	Úmluva o společném tranzitním režimu
FCA	Ujednané místo dodání
ICC	Mezinárodní obchodní komora
INCOTERMS	Mezinárodní obchodní podmínky
IRU	Mezinárodní silniční unie
OSN	Organizace spojených národů
OZ	Občanský zákoník
SDR	Účetní jednotka mezinárodního měnového fondu
TIR	Celní úmluva o mezinárodní přepravě zboží na základě karnetu
UNIDROIT	Mezinárodní ústav pro sjednocení mezinárodního práva soukromého

## **Seznam příloh**

Příloha A Osvědčení o pojištění

Příloha B Produktový list pro pojištění odpovědnosti podnikatelů – Kooperativa  
pojišťovna a.s.

Příloha C Produktový list pro pojištění odpovědnosti podnikatelů – Generali Česká  
pojišťovna a.s.

## Osvědčení o pojištění

# SLAVIA

POJIŠŤOVNA

## Osvědčení o pojištění/Versicherungsurkunde/ Insurance Certification/Certification d'Assurance

Pojištěný/VN/Insured/l'Assuré: **Q CARGO s.r.o.  
Za tratí 928/6  
196 00, Praha 9 - Čakovice  
CZECH REPUBLIC**

Číslo klienta/KundenNr./Client's No./Client No: **270 60 829**

Pojistná smlouva č./Versicherungsvertrag Nr./  
Insurance Contract No./Contract d'assurance No: **2450012345**

Doba pojištění/Versicherungsdauer/  
Insured period/Période de validité: **24. 02. 2021 – 23. 02. 2022**

Pojistná částka/Versicherungssumme/Sum insured/Somme assurée:  
**CZK 1 000.000,--**

### Předmět pojištění/Gegenstand/Insured interest/Objet d'assurance:

Pojištění se vztahuje na případy odpovědnosti za škodu vzniklou jinému na věci vyplývající z přepravních smluv a na odpovědnost za škodu vzniklou na zásilkách stanovenou Úmluvou o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě (CMR) a ve vnitrostátní silniční dopravě.

Die Versicherung bezieht sich auf die Haftpflicht für Sachschäden, die anderen Personen binnen der Transport nach CMR Vertrag entstanden und im Binnentransport, ausgenommen im Versicherungsvertrag genannten Ausschlüsse.

This insurance applies to the cases of liability based on freight carrier contracts, for material damage incurred by a third party, as well as for damages affecting consignments covered by the Agreement on Freight Carrier Contracts in International Road Transport (CMR) and in inland transport excluding exclusions named in the Insurance Contract.

L'assurance s'applique aux cas de responsabilité civile, basée sur des contrats de transport, ou le dommage matériel affecte un objet appartenant à un tiers, ainsi que la responsabilité civile selon l'Accord sur les Contrats de Transport Routier International (CMR) et en intérieur transport ou les objets transportés ont été endommagés.

### Pojištění se vztahuje pouze na odpovědnost za škody vzniklé při dopravě prováděné silničním motorovým vozidlem uvedeným v pojistné smlouvě.

Die Versicherung bezieht sich nur auf die Haftpflicht für solche Sachschäden, die binnen der Transport mit einem im Versicherungsvertrag genannten Strassenkraftfahrzeug erfolgen, entstehen.

The insurance applies only to the liability for damages originating during transport by the motor vehicle stipulated in the Insurance Contract.

L'assurance couvre seulement la responsabilité civile pour dommages produits durant le transport par le véhicule automoteur routier mentionné dans le contrat d'assurance.

- 1) MAN, RZ: 6P9 9389
- 2) MAN, RZ: 4AM 7541
- 3) MAN, RZ: 4SH 807
- 4) Volvo, RZ: 2AZ 2652



### Územní rozsah/Gebietsumfang/Territorial validity/Lieu d'assurance:

ČR a Evropa/Tschechische Republic und Europa /Czech Republic and Europe

Datum vystavení/Ausstellungsdatum/Date of issue/Date du certificate: **24. 02. 2021**

Zdroj: [21]



## Produktový list pro pojištění odpovědnosti podnikatelů – Kooperativa pojišťovna a.s.

### Pojištění majetku a odpovědnosti podnikatelů

#### Informační dokument o pojistném produktu

**Společnost:** Kooperativa pojišťovna, a.s., **Produkt:** Pojištění odpovědnosti silničního dopravce

Vienna Insurance Group  
IČO: 47116617  
Česká republika



Tento dokument poskytuje pouze základní informace o uvedeném pojistném produktu. Úplné předmluvní a smluvní informace o vašem konkrétním pojištění naleznete v pojistné smlouvě a dalších dokumentech v ní uvedených. Pozorně si je prosím přečtěte.

#### O jaký druh pojištění se jedná?

Jedná se o pojištění odpovědnosti silničního dopravce za škodu způsobenou jinému na hmotné movité věci (zásilce), kterou převzal a účelem její přepravy jako nákladu silničním vozidlem.



#### Co je pojištěno?

- ✓ odpovědnost za škodu na zásilce přepravované silničním vozidlem,
- ✓ náhrada nákladů nutných k právní ochraně pojištěného proti uplatněnému nároku na náhradu škody

Lze připojistit odpovědnost za škodu

- nastalou při dopravě zásilky cizím dopravcem, který je v přímém smluvním vztahu s pojištěným
- na stěhovaných věcech
- podle čl. 24 Úmluvy CMR
- na výbušninách a třaskavinách
- na ojetých a havarovaných vozidlech.

Přesný rozsah vám sjednaného pojištění naleznete v platné pojistné smlouvě.



#### Na co se pojištění nevztahuje?

- Pojištění se nevztahuje na povinnost pojištěného nahradit škodu způsobenou
- ✗ v souvislosti s činnostmi pojištěného, kterou vykonává neoprávněně
  - ✗ v důsledku manipulace, nakládky nebo vykládky zásilky odesílatelem příjemcem nebo osobami jednajícími za odesílatele nebo příjemce
  - ✗ použitím nevhodného nebo technicky nezpůsobilého silničního vozidla nebo nevhodného skladování zásilky (např. s ohledem na působení atmosférického tepla nebo chladu)
  - ✗ z důvodu překročení dodací lhůty (s výjimkou nároků na náhradu škody vzniklé na zásilce)
  - ✗ v rámci kabotáže (dopravy v rámci jednoho cizího státu).

Přesné znění výluk si prosím pozorně přečtěte v platné pojistné smlouvě.



#### Existují nějaká omezení v pojistném krytí?

- ! Pojištěný se podílí na pojistném plnění dohodnutou spoluúčastí.
- ! Pojistitel neposkytne plnění za škodu, jestliže pojištěný převzal povinnost k její náhradě v rozsahu širším, než který vyplývá z právního předpisu.
- ! Pro specifický rozsah pojištění (zejména připojištění) lze v rámci limitu pojistného plnění sjednat zvláštní limit pojistného plnění („sublimit“).

Přesné znění limitů a omezení si prosím pozorně přečtěte v platné pojistné smlouvě.



### Kde se na mne vztahuje pojistné krytí?

- ✓ Vnitrostátní přeprava - územní rozsah Česká republika (případně na území sousedního státu, pokud část přepravy probíhá přes jeho území)
- ✓ v ostatních případech - území Evropy, včetně České republiky, s vyloučením území států bývalého Sovětského svazu (vyloučení však neplatí pro Litvu, Lotyšsko a Estonsko).



### Jaké mám povinnosti?

- Úplně a pravdivě zodpovědět otázky pojistitele týkající se sjednávaného pojištění a informovat ho o změnách nastalých v době trvání pojištění
- Oznámit pojistiteli bez zbytečného odkladu, že bylo proti mě poškozeným vzneseno právo na náhradu škody.
- V případě škodné události předat pojistiteli požadované doklady.
- Postupovat v souladu s pokyny pojistitele.



### Kdy a jak provádět platby?

Běžné pojistné je splatné prvním dnem pojistného období a jednorázové pojistné dnem počátku pojištění, není-li v pojistné smlouvě uvedeno jinak.

Pojistné lze platit zejména převodem z bankovního účtu (příkaz k úhradě, trvalý příkaz nebo souhlas s inkasem – SINK), poštovní poukázkou, prostřednictvím SIPO nebo platebních terminálů a bankomatů bank, s nimiž máme uzavřenou dohodu o tomto způsobu placení pojistného (jejich seznam zveřejňujeme na svých webových stránkách [www.koop.cz](http://www.koop.cz)), není-li pojistnou smlouvou některý způsob vyloučen.



### Kdy pojistné krytí začíná a končí?

Začíná dnem uvedeným v pojistné smlouvě jako počátek pojištění a končí dnem uvedeným v pojistné smlouvě jako konec pojištění.



### Jak mohu smlouvu vypovědět?

Písemnou výpovědí doručenou

- do dvou měsíců ode dne uzavření pojistné smlouvy; pojištění zanikne uplynutím osmidenní výpovědní doby
- nejméně šest týdnů před koncem pojistného období; pojištění zanikne posledním dnem daného pojistného období
- do tří měsíců ode dne oznámení vzniku pojistné události pojišťovně; pojištění zanikne uplynutím měsíční výpovědní doby.

Zdroj: [22]

## Produktový list pro pojištění odpovědnosti podnikatelů – Generali Česká pojišťovna a.s.

# Pojištění odpovědnosti

## Informační dokument o pojistném produktu

IPIDDZ-P-01/2020



**Společnost:**  
Generali Česká pojišťovna a.s.



**Česká republika**

**Produkt:**  
Pojištění odpovědnosti silničního dopravce  
Pojištění odpovědnosti zaslátelce

Tento dokument poskytuje pouze stručný přehled základních vlastností pojištění. Úplné informace o produktu najdete v předmluvních informacích, pojistných podmínkách a pojistné smlouvě, kde je uveden i konkrétní rozsah pojištění (ne všechna v tomto dokumentu uvedená pojištění musí být v pojistné smlouvě sjednána).

### O jaký druh pojištění se jedná?

Pojištění odpovědnosti silničního dopravce v souvislosti s provozováním silniční nákladní dopravy dle přepravních smluv. Pojištění odpovědnosti zaslátelce v souvislosti s obstaráváním přepravy dle zasilatelských smluv. Pojištění se sjednává jako škodové.

<div style="background-color: #f0f0f0; padding: 10px;"> <div style="display: flex; align-items: center; margin-bottom: 10px;">  <h3>Co je předmětem pojištění?</h3> </div> <p><b>POJIŠTĚNÍ ODPOVĚDNOSTI SILNIČNÍHO DOPRAVCE</b></p> <p>Pojištění se vztahuje na povinnost nahradit škodu na přepravovaných věcech, pokud došlo k jejich poškození nebo zničení například v důsledku:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Manipulace dopravcem při nakládce a vykládce</li> <li>✓ Dopravní nehody</li> <li>✓ Poruchy chladicího zařízení</li> <li>✓ Zvlhnutí protřeznou plachtou návěsu</li> <li>✓ Prodlžení s dodáním</li> </ul> <p><b>K základnímu rozsahu pojištění lze připojistit například odpovědnost za škodu:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vzniklou loupežným přepadením či odcizením</li> <li>• Způsobenou následným smluvním poddopravcem</li> <li>• Na přepravovaných motorových vozidlech v rámci odtahové služby</li> <li>• V rozsahu článku 24 Úmluvy CMR</li> <li>• V důsledku překročení dodací lhůty</li> <li>• Vzniklou při provozování kabotážních přeprav v SRN</li> </ul> <p><b>Připojištění asistence</b></p> <p>Maximální rozsah asistenčních služeb v případě havárie vozidla, k dispozici 24 hodin denně:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Přeložení přepravovaných věcí z místa havárie</li> <li>• Přistavení náhradního vozidla</li> <li>• Odvoz přepravovaných věcí do místa uskladnění</li> <li>• Uskladnění přepravovaných věcí</li> <li>• Prohlídka havarijním komisařem vč. zorganizování hovoru v angličtině</li> <li>• Vyproštění vozidla v místě havárie a přesun na komunikaci</li> </ul> </div>	<div style="background-color: #f0f0f0; padding: 10px;"> <div style="display: flex; align-items: center; margin-bottom: 10px;">  <h3>Na co se pojištění nevztahuje?</h3> </div> <p><b>Hlavní výluky:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✗ Škody vzniklé v souvislosti s válkou a stávkou</li> <li>✗ Úmyslně způsobené škody</li> <li>✗ Škody na přepravovaných zbraních, cennostech či starožitnostech</li> <li>✗ Pokuty uložené pojištěnému</li> <li>✗ Vlastní škody</li> </ul> <p><b>POJIŠTĚNÍ ODPOVĚDNOSTI SILNIČNÍHO DOPRAVCE</b></p> <p><b>Vybrané výluky, z nichž některé lze připojistit:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✗ Jiná škoda než na přepravovaných věcech (např. finanční škody)</li> <li>✗ Loupež, odcizení, ztráta přepravovaných věcí</li> <li>✗ Škody vzniklé při přepravách pomocí dalšího dopravce</li> <li>✗ Škody v rozsahu článku 24 a 26 Úmluvy CMR</li> <li>✗ Škody v důsledku vadně provedené nakládky, vykládky</li> <li>✗ Škody v důsledku chybně nastavené teploty</li> <li>✗ Škody na přepravovaných ojetých a havarovaných vozidlech</li> <li>✗ Škody na přepravovaných výbušninách, živých zvířatech či stěhovaných svrčcích</li> <li>✗ Škody vzniklé při přepravě vozidlem neuvedeným v pojistné smlouvě</li> </ul> <p><b>Připojištění asistence:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Události vzniklé následkem požití alkoholu, drog či jiných omamných látek</li> <li>• Škody vzniklé poruchou vozidla</li> <li>• Náklady na služby, vynaložené bez souhlasu pojišťovny, pokud jejich výše přesahuje místně obvyklé ceny pojišťovny</li> </ul> </div>
---	---

#### POJIŠTĚNÍ ODPOVĚDNOSTI ZASÍLATELE

Pojištění se vztahuje na povinnost nahradit škodu vzniklou při obstarávání přepravy (a to i při použití mezizasilatele). Jde například o následující škody:

- ✓ Poškození zásilky
- ✓ Zničení zásilky
- ✓ Finanční škody

**V rámci pojištění lze sjednat například následující připojištění odpovědnosti za škodu:**

- Na věcech užívaných (např. manipulační technika)
- Na věcech převzatých (např. skladované zásilky)
- Poškození, zničení převážených zásilek v případě zasilatele v pozici dopravce
- Odcizení převážených zásilek v případě zasilatele v pozici silničního dopravce

#### POJIŠTĚNÍ ODPOVĚDNOSTI ZASÍLATELE

**Vybrané výluky, z nichž některé lze připojistit:**

- ✗ Škody na věcech užívaných a převzatých
- ✗ Pokud zasilatel přepravu sám provede
- ✗ Není uzavřena zasilatelská smlouva nebo nemá písemnou podobu
- ✗ U zasilatele v pozici dopravce:
  - ✗ Jiná škoda než na přepravovaných věcech
  - ✗ Loupež, odcizení, ztráta přepravovaných věcí
  - ✗ Škody vzniklé při přepravách pomocí dalšího dopravce
  - ✗ Škody v rozsahu článku 24 a 26 Úmluvy CMR



#### Existují nějaká omezení v pojistném krytí?

- Horní hranici pojistného plnění se rozumí limity/sublimit pojistného plnění uvedené v pojistné smlouvě, který stanoví klient na vlastní odpovědnost
- Možnost snížení pojistného plnění v případě porušení povinnosti z pojištění
- Při přepravách dle Úmluvy CMR je náhrada škody omezena váhovým limitem
- Pojištění se nevztahuje na škody, za které pojištěný neodpovídá
- Pojištění se nevztahuje a pojistné plnění nelze poskytnout v souvislosti se státy, vůči nimž jsou uplatňovány mezinárodní sankce



#### Kde se na mne vztahuje pojistné krytí?

- ✓ Na území uvedeném v pojistné smlouvě.
- ✓ Pojištění odpovědnosti silničního dopravce lze sjednat pro vnitrostátní a mezinárodní přepravy na geografickém území Evropy.
- ✓ Pojištění odpovědnosti zasilatele lze sjednat s územním rozsahem celý svět.



#### Jaké mám povinnosti?

- Řádně a včas hradit pojistné
- Seznámit každého pojištěného a další oprávněné osoby s obsahem pojistné smlouvy a s tím, jakým způsobem jsou zpracovávány jejich osobní údaje
- Oznámit jakoukoliv změnu nebo zánik pojistného rizika a pojistného zájmu, změnu podstatných skutečností (např. změnu jména, příjmení, názvu, adresy, elektronické adresy, dále úpadek nebo hrozící úpadek, omezení svéprávnosti a ustanovení opatrovníka)
- Činit veškerá opatření nutná k předcházení vzniku škodní události, a pokud tato přesto nastane, k minimalizaci jejího rozsahu a následků
- Oznámit bezodkladně pojistnou událost
- Při uplatnění práva na pojistné plnění předložit veškeré doklady požadované pojišťovnou
- Umožnit pojišťovně nebo jí pověřeným osobám šetření nezbytná pro posouzení nároku na pojistné plnění
- Pojišťovně sdělit, že poškozený uplatnil proti pojištěnému právo na náhradu škody, postupovat podle pokynů pojišťovny
- Nesmím bez souhlasu pojišťovny uzavřít dohodu o narovnání nebo umožnit uznání dluhu v jakékoliv formě
- Nesmím uzavřít soudní smír ani zapříčinit vydání rozsudku pro uznání nebo pro zmeškání



### Kdy a jak provádět platby?

Pojistné je stanoveno jako tzv. běžné pojistné (za roční pojistné období), není-li v pojistné smlouvě dohodnuto jinak. Běžné pojistné je splatné prvního dne příslušného pojistného období a jednorázové pojistné je splatné dnem počátku pojištění, pokud nebylo v pojistné smlouvě dohodnuto jinak. V pojistné smlouvě je možné dohodnout hrazení pojistného ve splátkách. Výše, způsob a frekvence placení pojistného jsou uvedeny v pojistné smlouvě.



### Kdy pojistné krytí začíná a končí?

Pojištění kryje pojistné události, ke kterým dojde v době trvání pojištění nebo v době vymezené pojistnou smlouvou. Pojištění začíná dnem sjednaným v pojistné smlouvě jako počátek pojištění. Den počátku pojištění může být nejdříve následující den po uzavření pojistné smlouvy. Bylo-li to ujednáno v pojistné smlouvě, může se pojištění vztahovat i na dobu přede dnem uzavření pojistné smlouvy. Pojištění končí uplynutím doby, na kterou bylo sjednáno. Pojištění může skončit dříve, zejména odstoupením od pojistné smlouvy, výpovědí, dohodou, marrým uplynutím lhůty stanovené pojišťovnou v upomince o zaplacení dlužného pojistného nebo jeho části, odmítnutím pojistného plnění, zánikem pojistného zájmu. To platí i pro pojištění sjednané na dobu neurčitou. Pojištění může pokračovat i po uplynutí dohodnuté doby, je-li sjednáno její automatické prodloužení.



### Jak mohu smlouvu vypovědět?

Máte právo pojištění vypovědět zejména v těchto případech:

- po uzavření pojistné smlouvy, v výpovědi doručenou do dvou měsíců ode dne uzavření pojistné smlouvy
- po vzniku pojistné události, v výpovědi doručenou do tří měsíců ode dne oznámení vzniku pojistné události
- na konci pojistného období, v výpovědi doručenou nejpozději šest týdnů před koncem pojistného období

Máte také právo od pojistné smlouvy odstoupit, a to zejména v těchto případech:

- v případě pojistné smlouvy uzavřené formou obchodu na dálku nebo, jste-li spotřebitel a smlouva byla uzavřena mimo obchodní prostory pojišťovny, do čtrnácti dnů ode dne uzavření pojistné smlouvy nebo ode dne sdělení pojistných podmínek

Zdroj: [23]

<b>Autor DP</b>	<b>Bc. Radek Ambler</b>
<b>Název DP</b>	<b>Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou mezinárodním silničním dopravcem</b>
<b>Studijní obor</b>	<b>LRVP</b>
<b>Rok obhajoby DP</b>	<b>2021</b>
<b>Počet stran</b>	<b>78</b>
<b>Počet příloh</b>	<b>3</b>
<b>Vedoucí DP</b>	<b>Ing. Veronika Bučková, Ph.D.</b>
<b>Anotace</b>	Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou mezinárodním silničním dopravcem a možnosti pojištění.
<b>Klíčová slova</b>	Odpovědnost, silniční doprava, pojištění
<b>Místo uložení</b>	ITC (knihovna) Vysoké školy logistiky v Přerově
<b>Signatura</b>	

